

Malaysian Air Flug MH17

Die Geschichte eines Jahrhundertverbrechens

Pdf - Version



Statt eines Vorwortes

Die methodischen Schwierigkeiten der hier unternommenen Suche nach der „Wahrheit“ im Falle des Fluges der MH17 liegen auf der Hand. Auch im „bewaffneten Konflikt“ des 21. Jahrhunderts gilt unverändert, was *Carl von Clausewitz* im ersten Buch seines Hauptwerkes „Vom Kriege“ über die Nachrichten sagte:

- *ein großer Teil ist widersprechend*
- *ein noch größerer ist falsch und bei weitem*
- *der größte einer ziemlichen Ungewissheit unterworfen.*

Heute kann man hinzufügen: die Möglichkeiten, falsche, gefälschte oder widersprüchliche Meldungen zu verbreiten, haben sich im Zeitalter des Internets um mehrere Größenordnungen vervielfacht.

Vervielfacht hat sich auch die Zahl der „Experten“, die – vorgeblich nur auf der Suche nach der Wahrheit – sich über immer komplexere Sachverhalte äußern, von denen sie oft immer weniger verstehen.

Clausewitz rät:

nicht Wahrheit, Wahrscheinlichkeit sollte uns leiten!

Inhaltsverzeichnis

Einleitende Bemerkungen

Statt eines Vorworts: Clausewitz über die Suche nach Wahrheit im Kriege

I. Zur Problematik der Untersuchung von Flugunfällen nach ICAO—Regeln (Chicagoer Konvention von 1944, Annex 13)

1. Chicagoer Konvention von 1944	S. 6
2. Ziel der ICAO-Untersuchung: Ermittlung der Unfallursachen	S. 7
3. Trennung von Verursachen und Verschulden	S. 7
4. EU übernimmt und erweitert ICAO-Regelungen	S. 7
5. Verschwiegenheitspflicht für Teilnehmer an Untersuchung	S. 8
6. Nationale Umsetzung der ICAO-Regelungen	S. 8
7. Anwendungsprobleme	S. 8.
MH17: Unfall oder Abschuss?	S. 9.
Zeugen für einen Abschuss durch Jagdflugzeug(e)	S. 9
10. ICAO-Regeln für Untersuchung von Abschüssen ungeeignet	S. 10
11. Der Abschuss des iranischen Verkehrsflugzeuges IR 655 im Irak-Iran-Krieg	S. 10
12. Die Tatverdächtigen beim Abschuss von MH17	S. 11
13. „Komplexe Umstände“ der Untersuchung	S. 11
14. Keine neuen Erkenntnisse im Zwischenbericht	S. 11
15. Zurückhaltung von täterbezogenen Ermittlungsergebnissen	S. 12
16. 3. Juli 2015: Antrag auf Einsetzung eines Tribunals der Vereinten Nationen	S. 13
17. Russland: Schaffung eines Tribunals <i>jetzt</i> wäre zeitaufwendig und verfrüht	S. 14
18. Russland fordert: zuerst laufende Untersuchungen zu Ende führen	S. 15

II. Die politische Lage der Ukraine zwischen West und Ost Die geostrategische Bedeutung der Halbinsel Krim

1. Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa – Sichtweisen	S. 15
2. Die strategischen Ziele der USA nach 9/11: Weltherrschaft	S. 16
3. Putin will nicht weiter an Einfluss verlieren	S. 16
4. Die Bedeutung der Ukraine für Russland	S. 17
5. Flugzeugbauer aus Kiew wollten Brücken bauen	S. 18
6. Neues Transportflugzeug von Antonow „Weltklasse“	S. 19
7. SALIS (Strategic Airlift Interim Solution): letztes gemeinsames Projekt?	S. 20
8. Assoziierungsabkommen scheitert. 2013 beginnt der Euro-Maidan	S. 20
9. 2014: Parlament der Krim beschließt Volksabstimmung (2014)	S. 21
10. Die Überraschung gelingt	S. 22
11. Annexion oder Sezession?	S. 22

III. Die Lage in der Ostukraine Anfang Juli 2015

1. Der Donbass probt den Aufstand	S. 23
2. Das militärische Kräfteverhältnis	S. 24
3. Die wirtschaftliche Lage	S. 25
4. Die Stimmung gegenüber der Regierung in Kiew droht zu kippen. Waffen für die Ukraine?	S. 25

IV. Stabsstudie: Gründe für den Abschuss von MH17

Die Hauptfragenkomplexe der Untersuchung	S. 26
-------------------------------------------------	-------

Fakten, Faktoren und Formalien

1. „Das Ereignis“. Die Besonderheiten des Absturzortes	S. 27
2. Die Zuständigkeit nach ICAO-Regeln. Besonderheiten für MH17	S. 27
3. Vorläufige Feststellung der Unfallursachen im Zwischenbericht	S. 28
4. Schuldzuweisung durch die USA: Eine „Buk“ der Separatisten war's	S. 29
5. Alternative Theorie: Abschuss durch Kampflugzeug(e) der Ukraine. Ihre Genese und die Rolle eines fiktiven spanischen Fluglotsen	S. 29
6. Lücken im „preliminary report“	S. 31
7. Werden wichtige Ergebnisse bewusst zurückgehalten?	S. 33
8. Die Mehrheit der Medien folgt der US-Vorverurteilung	S. 33
9. Wirksamer Einsatz der Buk ist nur mit Feuerleitgerät möglich	S. 34

10. Investigativ nur in eine Richtung – <i>Bellingcat</i>	S. 34
11. <i>Korrekt!v</i> bringt auch keine Beweise für Abschuss durch Buk	S. 35
12. Wer finanziert <i>Bellingcat</i> und <i>Korrekt!v</i> ?	S. 36
13. Alles nur „für die Katz“ oder Teil eines Plans?	S. 37
14. Eine aufschlussreiche Warnung an die Diplomaten am 14. Juli	S. 38
15. Neue Qualität der Bedrohung und merkwürdige Folgerungen	S. 38
16. Die Buk der Separatisten ist allgegenwärtig	S. 39
10. Investigativ nur in eine Richtung – <i>Bellingcat</i>	S. 34
11. <i>Korrekt!v</i> bringt auch keine Beweise für Abschuss durch Buk	S. 35
12. Wer finanziert <i>Bellingcat</i> und <i>Korrekt!v</i> ?	S. 36
13. Alles nur „für die Katz“ oder Teil eines Plans?	S. 37
14. Eine aufschlussreiche Warnung an die Diplomaten am 14. Juli	S. 38
15. Neue Qualität der Bedrohung und merkwürdige Folgerungen	S. 38
16. Die eine Buk der Separatisten ist allgegenwärtig	S. 39
17. Die Ukraine hat rund 800 Buk's mit ausgebildetem Personal	S. 42
18. Was kann man den Schäden bei MH17 entnehmen?	S. 43

V. Zusammenfassende Schlussfolgerungen. Antwort auf die Hauptfragen

1. Motivation und Interessenlage der Ukraine und ihrer Verbündeten	S. 44
2. Welche Waffen kamen zum Einsatz? Wer verfügte über derartige Waffen?	S. 46
3. Die Folgen der Untersuchung nach ICAO-Regeln	S. 50
4. Wie soll es weitergehen? Was können die Deutschen tun?	S. 53

I. Zur Problematik der Untersuchung von *Flugunfällen* nach ICAO-Regeln (*Chicagoer Konvention* von 1944, Annex 13 und Folgedokumente) am Beispiel MH17

1. Die Chicagoer Konvention von 1944

Die ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) hat in der **Chicagoer Konvention von 1944**, also noch vor Ende des 2. Weltkrieges, Verfahrensregelungen in Form von „Standards“ und Empfehlungen für die schon damals an Bedeutung gewinnende grenzüberschreitende **Zivilluftfahrt** beschlossen. Wichtige Fragenkomplexe sind in Zusatzprotokollen (sogenannten *Annexes*) geregelt. Die Untersuchung von **Flugunfällen** (*accidents*) wird in Art. 26 der *Konvention* von 1944 in Grundzügen behandelt und auf Unfälle *von Zivilflugzeugen* eines Staates im Gebiet eines anderen Staates beschränkt. Danach hat der Staat, in dem sich der Unfall ereignet (*state of occurrence*) eine Untersuchung der Ursachen des Unfalls durchzuführen. Das Verfahren *soll* sich dabei an den Richtlinien der ICAO orientieren. Der Staat, in dem das verunfallte Flugzeug registriert ist, kann an der Untersuchung als Beobachter teilnehmen. Auf der Basis dieser Grundzüge wurde 1951 der **Annex 13** beschlossen, der die Regeln für die Untersuchung nicht nur im Detail festlegt, sondern auch in wesentlichen Punkten ergänzt (Ziel und Zweck der Untersuchung, Beteiligung anderer Staaten und Regeln über die Geheimhaltung der Ergebnisse der Beweiserhebungen (*non-disclosure*)). – Dieser Untersuchung liegt die zehnte Fassung (neunte Auflage) dieses Annex zugrunde, die 2001 in Kraft getreten ist.

2. Ziel der ICAO Untersuchung: Ermittlung der Unfallursachen

Wichtigstes Element einer ICAO-Untersuchung ist ihre Orientierung an dem *Ziel*, die Ursachen eines Unfalls oder einer Störung in der Zivilluftfahrt so vollständig wie möglich zu erfassen, um die Wiederholung solcher Ereignisse für die Zukunft nach Möglichkeit zu verhindern. Es ist *nicht* das Ziel, die *Schuldigen* an dem Unfall zu ermitteln. Das bleibt den Strafverfolgungsbehörden vorbehalten. Ebenso wenig ist es Ziel einer Untersuchung nach den Regeln der ICAO, Haftungsfragen (*liability*) zu klären. Das ist Sache der zivilen Gerichtsbarkeit.

3. Trennung von Verursachen und Verschulden

Die strikte Trennung von *Verursachung* eines Unfalls und einem straf- oder zivilrechtlichen *Verschulden* führt zu grundsätzlichen Verwertungsverboten von Ergebnissen der Flugunfalluntersuchung und zum Gebot der Verschwiegenheit an alle Beteiligten. Es gilt jedoch für das Verfahren immer die Einschränkung des Art. 26 der ICAO-Konvention „soweit die Gesetze des Staates es erlauben.“

4. EU übernimmt und erweitert ICAO-Regelungen

Für die Staaten der europäischen Union hat das Europäische Parlament 2010 die Anwendbarkeit der ICAO-Konvention bestätigt. In der *Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt* wird einleitend festgestellt, dass sowohl dem Chicagoer Abkommen als auch dessen Annex 13 Rechnung getragen werden sollte. Der Text der EU-Verordnung Nr. 996/2010 folgt daher weitgehend den inhaltlichen Regelungen des Annex 13 und übernimmt insbesondere die ausschließliche Zielsetzung, *nämlich die Aufklärung der Ursachen eines Unfalls oder einer Störung*. Auch in der Frage der Begriffsbestimmungen folgt

sie dem Annex. Aber schon der wesentlich größere Umfang und die Zahl der Artikel (25 in der Verordnung gegenüber nur 8 im Annex) weist auf inhaltliche *Erweiterungen* und *Ergänzungen* der Verordnung der EU gegenüber dem Annex 13 hin. Die Regelungsdichte nimmt also von oben nach unten zu. Zu bemerken ist jedoch eine unterschiedliche Gewichtung bestimmter Regeln.

5. Verschwiegenheitspflicht für Teilnehmer an Untersuchung

So ist die Verschwiegenheitspflicht von staatlichen Vertretern, die in die Untersuchungskommission entsandt sind, in der Konvention überhaupt nicht geregelt und in ihrem Annex nur eher beiläufig am Ende des *Artikels 5* „*Organisation und Durchführung der Untersuchung*“ erwähnt. Die Verordnung der EU widmet dem „*Schutz sensibler Sicherheitsinformationen*“ und der „*Weitergabe von Informationen*“ bereits *zwei* besondere Artikel (*Artikel 14* und *Artikel 15*).

6. Nationale Umsetzung der ICAO-Regelungen

In der nationalen Umsetzung des Annex 13, dem deutschen Flugunfall-Untersuchungsgesetz (FIUUG vom 26. August 1998; BGBl. I S. 2470) von 1998, ist die Verschwiegenheitspflicht in *§ 14 (7) dagegen* erheblich eingeschränkt: sie gilt national im Zusammenhang mit bewaffneten Konflikten nur für *öffentliche* Äußerungen.

7. Anwendungsprobleme

Das Problem der Anwendung der ICAO-Regelungen für eine „Flugunfalluntersuchung“ im Fall von MH17 liegt auf der Hand. Zunächst konnte man sich zwar schnell darauf einigen, dass wegen der völkerrechtlichen Nichtanerkennung der selbsternannten Volksrepubliken Donezk und Luhansk die *erste Zuständigkeit* für Einleitung und Durchführung der Flugunfalluntersuchung bei der Ukraine als dem „Ereignisstaat“ lag, da der Absturz auf ihrem Staatsgebiet stattgefunden hatte. Zugleich nahm man

aber in Kauf, dass die Ukraine eine Reihe von Aufgaben, die sie als „*State of occurrence*“ nach wie vor zu erfüllen hatte, gar nicht wahrnehmen konnte, da sie das Absturzgebiet de facto nicht kontrollierte. Zu diesen Aufgaben gehörten die Sicherung der Absturzstelle, die Sicherstellung der Beweismittel, die Bergung der Toten, die unverzügliche Autopsie der Besatzung, insbesondere der Piloten, und die Befragung von Zeugen, die für die Beobachtung des eigentlichen Abschusses in Frage kamen, um nur einige Aspekte zu benennen.

8. Unfall oder Abschuss?

Hinzu kommt, dass schon Stunden nach dem Absturz vor allem von hohen Vertretern der USA (Außenminister Kerry) und unter Berufung auf US-Satellitenbilder erklärt wurde, dass der „Absturz“ (oder das „Ereignis“ in der Formulierung des Zwischenberichts) eben *kein Unfall* im Sinne der ICAO-Definition, sondern in Wirklichkeit eine Kriegshandlung in einem bewaffneten Konflikt war. Der Abschuss sei erfolgt mit einer Flugabwehrrakete vom Typ *Buk* durch die Separatisten, die ein solches System nach eigenen Verlautbarungen Ende Juni in einer von den ukrainischen Streitkräften aufgegebenen Kaserne erbeutet hatten.

9. Zeugen für einen Abschuss durch Jagdflugzeug(e)

Daneben gab es früh Zeugen wie Michael Bociurkiw, einen kanadischen OSZE-Beobachter ukrainischer Abstammung, der in einem BBC-Interview von seinen Eindrücken beim Besuch des Trümmerfeldes kurz nach dem Absturz berichtete. Ihm wären die zahlreichen kreisrunden Einschusslöcher im Bereich der Pilotenkabine aufgefallen, die ihm wie Maschinengewehr-Beschuss vorkamen. Wenn es denn ein Abschuss durch Kampfflugzeuge unter Nutzung von Luft-Luft-Raketen und großkalibrigen (30 mm) Bordkanonen war, so ist zwar nach wie vor unsicher, wer den Befehl zum Abschuss von MH17 gegeben hat, aber als einer der Verdächtigen kamen von

Anfang an die ukrainische Regierung oder einzelne ihrer Ministerien (Innen/Verteidigung) in Frage.

10. ICAO-Regeln für Untersuchung von Abschüssen ungeeignet

Bei diesem Erkenntnisstand hätten sich die westlichen Länder (vielleicht auch die ICAO und die Medien) fragen müssen, ob ein ICAO-Verfahren in diesem Fall überhaupt ein geeignetes Mittel zur Aufklärung dieses Ereignisses sein konnte. Erstens stand ja schon frühzeitig fest, dass die üblichen Unfallursachen wie Fehler in der Technik, menschliche Faktoren oder Umwelteinflüsse (Wetter) bei dieser Untersuchung *keine* Rolle spielten.

11. Der Abschuss des iranischen Verkehrsflugzeugs IR 655 im Irak-Iran-Krieg

Zweitens gab es mindestens einen ähnlich gelagerten Präzedenzfall: im Juli 1988 hatte der US-Raketenkreuzer *Vincennes* über den Territorialgewässern Irans ein iranisches Verkehrsflugzeug, Flug IR 655, mit zwei Schiff-Luft-Raketen abgeschossen. Wäre man damals zunächst noch von einem Unfall ausgegangen, hätte nach ICAO-Regeln der Iran als der „*state of occurrence*“ die Untersuchung einleiten und durchführen müssen. Damals hatten aber die USA sofort die Flucht nach vorne ergriffen, den Abschuss zugegeben und ihr tiefes Bedauern über den Tod von Passagieren und Besatzung ausgedrückt. Gleichzeitig erklärten sie jedoch den Waffeneinsatz gegen ein ziviles Verkehrsflugzeug, das sich im Steigflug auf einer Luftstraße befand, zu einer legitimen Verteidigungshandlung und zeichneten den Kapitän der *Vincennes* mit einem Orden aus. Auch damals gab es keine Überlebenden. Zwischen MH17 und IR 655 bestanden zwar gewisse Unterschiede, aber spätestens mit der Herausgabe des Zwischenberichtes über MH17 im September 2014 war klar, dass das Ziel einer Untersuchung auch im Fall der malaysischen Boeing nur sein konnte, was nach ICAO-Regeln eben eigentlich nicht sein durfte: den Schuldigen für den Abschuss zu finden.

12. Die Tatverdächtigen beim Abschuss von MH17

Als Tatverdächtiger kam neben den von Russland unterstützten Separatisten nur die Ukraine in Frage. Möglicherweise hat diese die Gefahr des Vorwurfs vorausgesehen und die ihr zustehende leitende Rolle als „*state of occurrence*“ aufgrund von Befangenheit an die Niederlande als den Staat mit den meisten Todesopfern abgetreten. Vielleicht war ihr dieser Schritt auch nahegelegt worden.

13. „Komplexe Umstände“ der Untersuchung

Die Untersuchung der Niederländer kam indes nur schleppend voran. Die Kommission macht in ihrem ersten Zwischenbericht vom September 2014 dafür die „komplexen Umstände“ verantwortlich, unter denen die Untersuchung stattfand. Zum einen ist damit wohl gemeint, dass die Absturzstelle von MH17 in dem Gebiet lag, das von den Separatisten kontrolliert wird, aber an seinen Rändern noch umkämpft wurde. Dabei befanden sich die Separatisten in der Rolle der Verteidiger, während die Regierungstruppen versuchten, die Kontrolle über das Absturzgebiet wieder zu erlangen. Zum anderen dürfte es für das Vorankommen der Untersuchung hinderlich gewesen sein, dass bei Klärung einer Reihe von wichtigen Fragen *militärische* Expertise notwendig war und ist.

14. Keine neuen Erkenntnisse im Zwischenbericht

Der Zwischenbericht vom September 2014 enthält jedenfalls so gut wie keine neuen Erkenntnisse. Nach fast einem Jahr liegt nun der *Entwurf* eines nichtöffentlichen Abschlussberichts vor, der den an der Untersuchung beteiligten Staaten am 2. Juni 2015 zugestellt wurde. Nach den ersten Kommentaren aus Russland hat auch dieser zweite Bericht der Niederlande mehr Fragen aufgeworfen als beantwortet, sieht man einmal davon ab, dass man sich immerhin entschlossen hat, den Abschuss durch eine Buk zur

(wahrscheinlichsten?) Absturzursache zu erklären. Dabei wird die Verantwortung für den Abschuss der Buk nach bewährtem Muster (keine Schuldzuweisungen!) vermutlich weiterhin offen gehalten. Angesichts ihres Verständnisses von der Rolle eines Untersuchungsausschusses nach ICAO-Regeln ist auch nicht damit zu rechnen, dass die Niederländer darauf drängen,

- dass die USA *Beweise* für ihre sehr schnell erfolgte Beschuldigung der Separatisten für den Abschuss mittels Buk vorlegen
- dass die Ergebnisse der Auswertung der Autopsie der Piloten veröffentlicht oder wenigstens den betroffenen Opfer-Staaten (darunter Deutschland) mitgeteilt werden
- dass eine Untersuchung der Trümmer, soweit sie Geschoss- oder Splitterspuren aufweisen, durch ballistische Experten vorgenommen und mitgeteilt wird, ob ein Abschuss durch Flugzeuge möglich oder sogar wahrscheinlich ist, oder ob er ausgeschlossen werden kann
- dass die kompletten Inhalte des Voicerecorders den Opfer-Staaten mitgeteilt werden und
- dass die Untersuchungskommission ihre Informationspflichten gegenüber den Opferstaaten nach Annex 13 erfüllt. (ein sachverständiger Vertreter eines Opferstaates hat jederzeit Anspruch auf „*Access to the relevant factual information*“ Annex 13 Ziff. 5.27 b).

15. Zurückhaltung von täterbezogenen Ermittlungsergebnissen

Es entsteht der Eindruck, dass Ermittlungsergebnisse, die dazu führen können, den Verdacht auf schuldhafte Verursachung des Abschusses zu erhärten, durch Mitglieder des Untersuchungsausschusses zurückgehalten werden, weil eine entsprechende Äußerung dem Untersuchungszweck widerspräche (keine Schuldzuweisung!). Diese Auffassung verkennt, dass der Schutz von in den Abschuss Verwickelten (als Befehlsempfänger, als Befehlende oder als Beihilfe

Leistende) durch Verschwiegenheitsgebote auch in einem Verfahren zur Feststellung der Ursachen spätestens dann aufhören muss, wenn es um die Aufklärung des Verdachts von fahrlässiger Tötung oder sogar von vorsätzlichem Mord geht. Deswegen bestimmt die Ziffer 5.12 des Annex 13 „*Non-disclosure of records*“ auch, dass die Nutzung der Akten für andere Zwecke als die Unfalluntersuchung dann möglich (und möglicherweise sogar geboten ist), wenn die zuständige staatliche Autorität entscheidet, dass die Offenlegung bestimmter Fakten im Interesse der rechtmäßigen Strafverfolgung schwerer wiegt als mögliche Nachteile für zukünftige Untersuchungen. Es wäre auch widersinnig, wenn bei Anwendung des Annex 13 die Aufklärung des Abschusses von Flug MH17 durch ein auf *non-disclosure* gestütztes Veto z.B. der Ukraine verhindert würde, obwohl die Ukraine zu den Verdächtigen an der Tötung von Besatzung und Passagieren von Flug MH17 zählt. In jedem Fall muss sie die Verantwortung für die Sicherheit ihres Luftraumes tragen. Kann sie das nicht, weil sie die faktische Kontrolle über einen Teil ihres Gebietes verloren hat, muss sie den Luftraum sperren; andernfalls setzt sie sich mindestens dem Vorwurf der fahrlässigen Tötung aus.

16. 3. Juli 2015: Antrag auf Einsetzung eines Tribunals der Vereinten Nationen

Möglicherweise haben die mit dem Begriff „komplexe Umstände“ der Untersuchung angedeuteten Schwierigkeiten zu Überlegungen geführt, wie man mit einem *neuen* Ansatz die Untersuchung abschließen kann. Am 3. Juli dieses Jahres haben sowohl Malaysia als auch die Niederlande sich an den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen gewandt mit dem Antrag, im Falle von MH17 ein Gericht oder Tribunal der Vereinten Nationen einzusetzen, um, wie der niederländische Ministerpräsident *Marc Rutte* es ausdrückte, den „Hinterbliebenen“ Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Die Ernsthaftigkeit ihres Antrags haben sie dadurch unterstrichen, dass sie einen Entwurf für ein

Statut des zu bildenden Tribunals beigefügt haben. Damit scheint sich nach einem Jahr doch noch die hier vertretene Einsicht durchzusetzen, dass mit dem Verfahren nach ICAO-Regeln im Falle von MH17 *kein* befriedigendes Ergebnis zu erzielen ist, auch wenn parallel noch ein nationales oder internationales strafrechtliches Verfahren läuft.

17. Russland: Schaffung eines Tribunals *jetzt* wäre zeitaufwendig und verfrüht

Die Übertragung der Zuständigkeit für MH17 an die UNO und die Schaffung eines besonderen Tribunals kostet Zeit. Ob ein besonderes Tribunal erforderlich ist, darüber wird man streiten können. Soweit es nur um die Ermittlung der Schuldigen für den Abschuss und ihre Verurteilung und Bestrafung geht, könnte man ebenso gut an ein Verfahren vor dem Völkerstrafgerichtshof denken. Zunächst einmal wird man aber den Verdacht ausräumen müssen, dass die Verlagerung der Kompetenz (für beide Verfahren?) vorgeschlagen wird, um eine Entscheidung in der Sache auf die lange Bank zu schieben oder besser ganz zu vermeiden. Die Mühlen der UNO mahlen bekanntlich langsam, und nicht nur die Entscheidung über die Einsetzung eines besonderen Gerichtshofes, sondern auch über dessen Zusammensetzung wird viel Zeit in Anspruch nehmen. Daran kann Putin wegen der gegen sein Land verhängten empfindlichen Sanktionen kein Interesse haben, aber natürlich auch nicht die europäischen Länder, die unter diesen Sanktionen ebenfalls leiden. Bedenklich wäre auch, wenn insbesondere die Niederländer die UN ins Spiel bringen, weil sie befürchten müssen, dass ihr Abschlussbericht durch ein Veto der Ukraine gegen bestimmte Feststellungen verstümmelt wird.

18. Russland fordert: zuerst laufende Untersuchungen zu Ende führen

Es erscheint deswegen berechtigt, dass Russlands erste Stellungnahmen zur Einsetzung eines UN-Tribunals zurückhaltend ausfallen. Es ist in der Tat kaum nachzuvollziehen, erst mit großem Aufwand *zwei* Untersuchungen zu starten

und dann mit der merkwürdigen Begründung, man wolle den Hinterbliebenen Gerechtigkeit widerfahren lassen, nach einem Jahr ohne Ergebnis eine neue Instanz mit den Untersuchungen zu beauftragen. Eine andere Frage ist, ob Russland gut beraten wäre, sich frühzeitig und grundsätzlich gegen ein Tribunal der UN zu wenden. Klüger wäre es, zunächst auf einen Abschluss mindestens des ICAO-Verfahrens zu drängen und dann erst über das weitere Verfahren zu entscheiden. Theoretische Möglichkeiten wären die Schaffung eines besonderen UN-Tribunals oder aber auch die Anrufung des bestehenden Völkerstrafgerichtshofes nach dem Statut von Rom.

II. Die politische Lage der Ukraine zwischen West und Ost. Die geostrategische Bedeutung der Krim

1. Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa – Sichtweisen

Man könnte die Ereignisse der Jahre 2013 – 2014 in der Ukraine, die mit dem Abschuss einer malaysischen Verkehrsmaschine mit der Flugnummer MH17 einen vermutlich nur vorläufigen Höhepunkt erreichte, als eine Abfolge von beklagenswerten Zufällen betrachten. In der Tat haben die USA sehr früh ihre Vermutung verbreitet, wahrscheinlich handle es sich bei dem Abschuss von MH17 um ein Versehen der Separatisten, welche die Boeing 707 mit einem ukrainischen Militärtransporter verwechselt hätten. Näher kommt man den Ursachen wahrscheinlich, wenn man moralische Defizite und die fatale Neigung zur Selbstüberschätzung der eigenen intellektuellen Fähigkeiten bei einigen der handelnden Personen oder „Dienste“ in Rechnung stellt. Aber wirklich verstehen kann man das Geschehen wohl nur dann, wenn man die Tragödie in der Ukraine als Schauplatz eines Ringens zwischen der einzigen

nach dem Ende des Kalten Krieges verbliebenen Supermacht USA und der Russischen Föderation um den Einfluss in der Schwarzmeerregion sieht. Bei diesem Ringen bleibt die einzige realistische und hoffnungsvolle Politik der gemeinsamen Sicherheit und Zusammenarbeit auf der Strecke, während das Recht des Stärkeren zum Maßstab eines neuen „Werte“-Systems erhoben wird.

2. Die strategischen Ziele der USA nach 9/11: Weltherrschaft

Die strategischen Ziele der USA nach 9/11, die weitgehend von der Ideologie der „Neokonservativen“ bestimmt wurden, sind mit einem Satz beschrieben: Die hegemoniale Stellung in der Welt und im Weltraum erhalten und ausbauen und, soweit erforderlich, potenzielle Rivalen ausschalten oder mindestens schwächen.

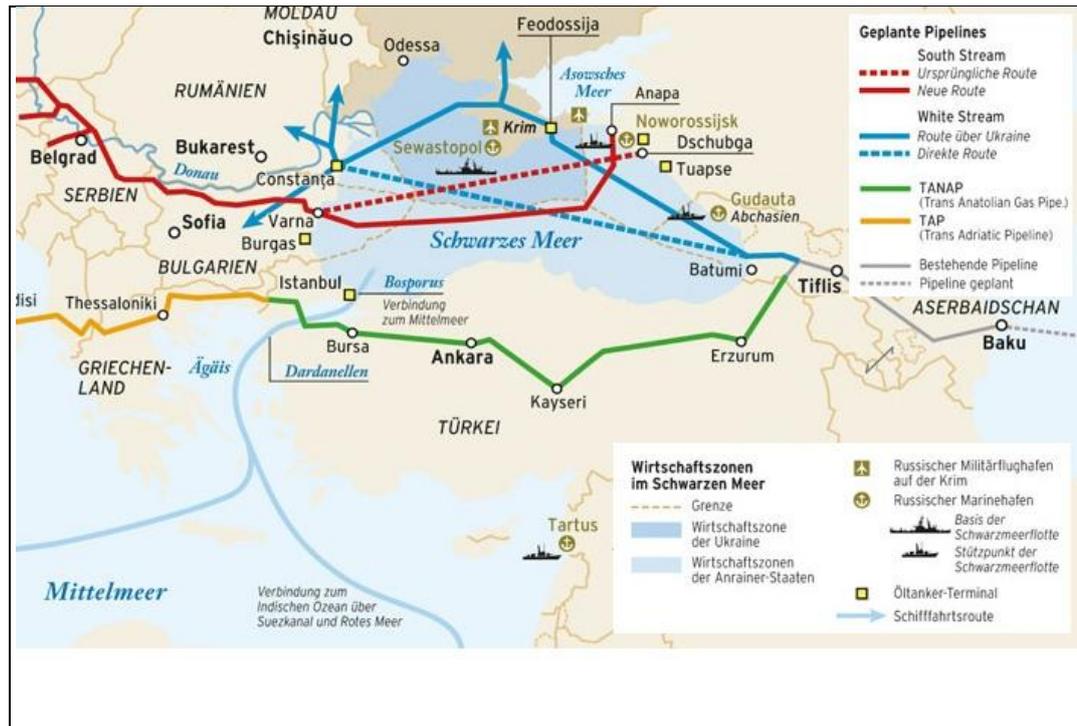
3. Putin will nicht weiter an Einfluss verlieren

Demgegenüber will Putin zwar nicht, wie ihm gelegentlich unterstellt wird, die in ihrer früheren Nationalhymne besungene „mächtige Sowjetunion“ wiederherstellen. Sein politisches Ziel ist jedoch sehr wohl, das russische Kernland als robusten Staat weiter auszubauen, Einfluss auf seine Peripherie zu behalten und gemeinsam mit anderen großen Staaten seine Unabhängigkeit in der Welt gegen den Hegemon USA zu behaupten. Den Glauben, dass es den USA in erster Linie um eine Politik der Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa und um die Verwirklichung der Ziele der Charta von Paris (1990) geht, hat Putin jedenfalls für die absehbare Zukunft offensichtlich verloren. Zu weiteren Zugeständnissen, die seine geostrategische Position schwächen, wird er nicht bereit sein.

4. Die Bedeutung der Ukraine für Russland

Die Ukraine war nach dem Zerfall der Sowjetunion zunächst noch ein natürlicher Verbündeter Russlands. Russland und die Ukraine waren durch

lange gemeinsame Geschichte (Kiewer Rus'), die orthodoxe Religion, starke russischsprachige Bevölkerungsanteile und nicht zuletzt durch industrielle Verflechtungen und Zusammenarbeit z.B. im Flugzeugbau eng miteinander verbunden. **Die Krim**, durch ihren Hafen Sewastopol wichtig für die Beherrschung des Schwarzen Meeres, war durch Ihren Status als autonome Republik mit eigenem Parlament staatsrechtlich herausgehoben und durch langfristige Verpachtung des Kriegshafens Sewastopol für Russland von besonderem Interesse. Aus der Karte erschließt sich die Bedeutung der Krim für die Seewege im Schwarzen Meer und den Transit des Rohstoffs Öl. Hinzu kommen die vermuteten Erdgaslager in den Küstengewässern rund um die Krim. Dass Putin nicht zulassen würde, dass über dem Hafen „seiner“ Flotte eines Tages Natofahne und Sternenbanner wehen, ist nachvollziehbar. Die USA haben das in Kuba 1962 in vergleichbarer Lage auch nicht toleriert.



Die Krim mit Sewastopol beherrscht das Schwarze Meer

5. Flugzeugbauer aus Kiew wollten Brücken bauen

Die Entwicklung hätte auch anders verlaufen können. Weitsichtige Ukrainer, die nach dem Ende des Kalten Krieges früh die Vorteile einer engeren Zusammenarbeit mit dem Westen für ihr Land erkannten, zum Beispiel durch Vercharterung von ehemals militärischen Großflugzeugen zusammen mit englischen Partnern in London (Air Foyle), traten schon früh für das Modell der Ukraine als einer Brückennation zwischen Europa und Russland ein. 1997 schrieben die Präsidenten von Russland und der Ukraine, Boris Jelzin und Leonid Kutschma, einen Brief an Helmut Kohl und Francois Mitterand. Sie schlugen darin die gemeinsame Serienfertigung eines europäischen Transportflugzeuges auf der Basis des von einem russisch-ukrainischen Konsortiums weitgehend entwickelten ukrainischen Militärtransporters An-70 vor. Volker Rühle, damals deutscher Verteidigungsminister sagte dazu:

wenn das gelingt, ist der Kalte Krieg endgültig vorbei. Das waren prophetische Worte.

6. Neues Transportflugzeug von Antonow „Weltklasse“

Die An-70 wurde im Sommer 1998 von der DASA drei Monate geprüft. Deren Ingenieure waren insbesondere von den Triebwerken mit gegenläufigen Propellern begeistert und bescheinigten dem Antriebskonzept des Antonow-Transporters Weltklasse. Die Verantwortlichen der 2000 neugegründeten EADS behaupteten indessen, sie könnten mit der A400M ein besseres und billigeres Flugzeug bauen und gleichzeitig den eigenen Markt gegen die osteuropäische Konkurrenz abschirmen. Eine Fehleinschätzung, wie Thomas Enders, heute Chef von Airbus, später zugeben musste. Dennoch erhielt die deutsch-französisch-spanische Firma EADS von dem damaligen deutschen Verteidigungsminister Rudolf Scharping den Zuschlag – obwohl alle beteiligten militärischen und zivilen Abteilungen seines Hauses für die An-70 votiert hatten.



An-70 2013 in Le Bourget

7. SALIS (Strategic Airlift Interim Solution): letztes gemeinsames Projekt?

Inzwischen hatte im September 2001 der Konflikt in Afghanistan als Teil des von den USA geführten Krieges gegen den Terror begonnen. Großraum- und Langstrecken-Lufttransport wurde vor allem von den kontinental-europäischen Nationen dringend benötigt. Das Projekt SALIS (*Strategic Airlift Interim Solution*) sollte bis zum Zulauf der bei EADS bestellten A400M – Transporter „vorübergehend“ für Abhilfe sorgen. In der Vorbereitung des NATO-Gipfels in Prag (2002) hatte sich die NATO schon fast für 12 C-17-Transportflugzeuge entschieden, als eine deutsche Arbeitsgruppe alternativ das Leasing von 6 An-124 vorschlug. Denn die Luftwaffe hatte hervorragende Erfahrungen mit den Ukrainern gemacht. Eine Antonow-124 hatte von Januar 2001 bis Dezember 2002 fast den gesamten Lufttransport (mit Ausnahme des Personentransports) für die Bundeswehr nach Afghanistan bewältigt. Keine Ausfälle, keine Verspätungen. Die Zusammenarbeit klappte reibungslos. Vor allem: ein Vergleich der Kosten ergab, dass die C-17 bei gleicher Leistung *vier- bis fünfmal so teuer* gewesen wäre. Ungeachtet aller zwischenzeitlichen politischen Spannungen zwischen NATO, USA, Russland und der Ukraine lief der Vertrag mit der russisch-ukrainischen SALIS-GmbH fast zehn Jahre lang zum Vorteil aller Beteiligten, vor allem der NATO-Agentur NAM-SA, die zwar weder vom Chartergeschäft noch vom Lufttransport Ahnung hatte, aber die Verträge für hohe Gebühren aushandeln und verwalten durfte, reibungslos. Diese Phase der Zusammenarbeit mutet heute, trotz der überhöhten Gebühren der NAM-SA, wie „ein Märchen aus uralten Zeiten“ an.

8. Assoziierungsabkommen scheitert. 2013 beginnt der Euro-Maidan

Ausgelöst durch die Entscheidung des damaligen Präsidenten der Ukraine, die langjährigen Bemühungen um eine Annäherung an die EU zu beenden, wuchs der Widerstand der westlich orientierten Opposition. Sie versuchte ab 2013, im *Euro-Maidan*prozess mit Protesten und Aktionen des zunächst

gewaltfreien zivilen Widerstands einen Regierungswechsel, mehr Demokratie, ein Ende der grassierenden Korruption und mehr Autonomie für die Regionen zu erreichen. Nachdem die Aktivisten des „Rechten Sektor“ und der Partei „Swoboda“ immer mehr Einfluss auf den Euro-Maidan-Protest gewonnen haben, weicht Präsident Janukowitsch am 9. Februar zunehmender Gewalt der „Demonstranten“ und erhält Asyl in Russland.

9. 2014: Parlament der Krim beschließt Volksabstimmung

In Kiew wird eine provisorische Regierung gebildet, auf deren Zusammensetzung bzw. deren stellv. Außenministerin *Victoria Nuland (F*** the EU!)* die USA maßgeblichen Einfluss nimmt. *Jazenhuk* wird kommissarischer Regierungschef, wichtige Ministerien (Inneres / Verteidigung) übernehmen Vertreter rechter Parteien. Eines der ersten Vorhaben der provisorischen Regierung ist die Verschärfung des bis dahin sehr liberalen Sprachengesetzes, das jedoch wegen der einsetzenden Unruhen vor allem in den Gebieten mit hohen russischsprachigen Bevölkerungsanteilen (siehe Skizze der FAZ) vom Präsidenten nicht unterzeichnet wird. Das Parlament der Autonomen Republik Krim beschließt dennoch, eine Volksabstimmung über den Verbleib der Krim in der Ukraine kurzfristig durchzuführen. Ziel ist eine Sezession und ein Anschluss an die russische Föderation. Eine solche Volksabstimmung ist nach der Verfassung der Ukraine nicht vorgesehen und sicherlich nicht ohne Risiko. Während der Vorbereitung der Volksabstimmung tauchen vor ukrainischen Kasernen und Polizeistationen auf der Krim dann auch verstärkt „grüne Männchen“ auf, bewaffnete Männer in grünen Kampfanzügen ohne Nationalitäten- oder sonstige Kennzeichnung. Unklar ist, wie weit es sich um Marineinfanteristen der auf der Krim stationierten russischen Flotte, um eingeflogene „Freiwillige“ aus Russland oder um Angehörige einer mit Hilfe Russlands schnell gebildeten „Heimwehr“ der Krim handelt.

10. Die Überraschung gelingt

Durch die Schnelligkeit, mit der durch den Volksentscheid Fakten geschaffen wurden, wird die gerade erst eingesetzte provisorische Regierung in Kiew und die Führung der Armee offensichtlich überrascht. Ukrainische Armee- und Polizeieinheiten auf der Krim leisten keinen nennenswerten Widerstand gegen die Blockade ihrer Einrichtungen; z.t. machen ihre Angehörigen mit den pro-russischen Kräften sogar gemeinsame Sache. In dem kurzfristig angesetzten Referendum vom 16. März 2014 bestätigt die Bevölkerung der Krim (zu 80% ethnische Russen) mit überwältigender Mehrheit ihren Wunsch, zu Russland zurückzukehren, dem Land, von dem sie 1954 ohne gefragt zu werden, getrennt wurde. Russland nimmt die Bitte der Krim auf Anschluss an und schließt mit ihr einen entsprechenden Vertrag ab. Der Prozess geht ohne Einsatz von *Waffengewalt*, aber mit einer *unübersehbaren „show of force“* des großen Bruders in Moskau über die Bühne.

11. Annexion oder Sezession?

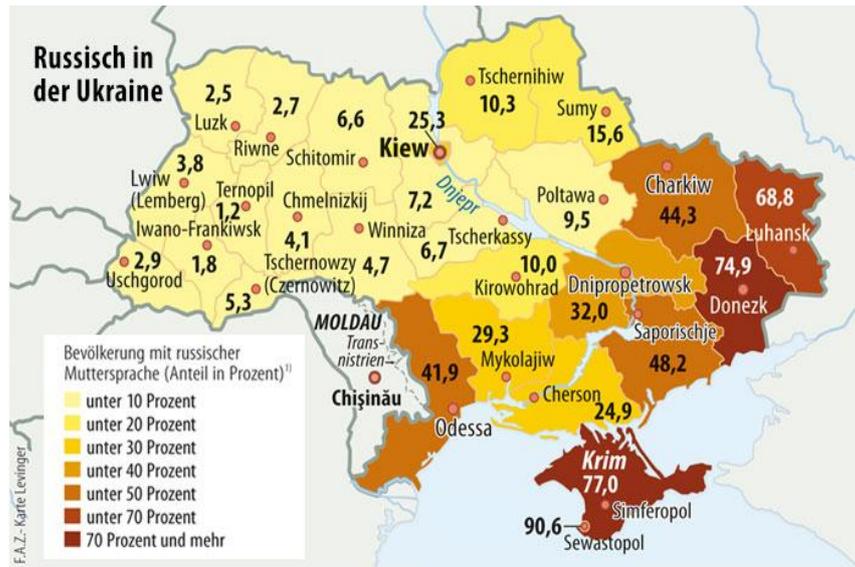
Nach der überwiegenden Beurteilung westlicher *Politiker* war dies eine eindeutig völkerrechtswidrige „gewaltsame Annexion“ und zudem ein Verstoß gegen die Charta von Paris. Die Beurteilung der *Völkerrechtler* fällt demgegenüber differenzierter und zurückhaltender aus. Diejenigen Völkerrechtler, die sich öffentlich äußern, räumen ein, dass die territoriale Integrität der Ukraine verletzt wurde und dass die Verfassung der Ukraine weder ein Recht auf Sezession kennt noch regionale Referenden einer autonomen Gliedrepublik über ihr Verbleiben in der Ukraine vorsieht. Auf der anderen Seite weisen Völkerrechtler auf das Spannungsverhältnis zwischen dem Recht des *Staates* auf territoriale Integrität und dem Selbststimmungsrecht der Völker hin, die grundsätzlich frei entscheiden können, in welchem Staat sie leben wollen. Der Westen beschließt zunächst vergleichsweise „milde“ Sanktionen wie Einreiseverbote und

Kontensperrungen, weil bei harten wirtschaftlichen Sanktionen Schäden für die eigene Wirtschaft vor allem in *europäischen* Staaten abzusehen sind. Die deutsche Bundeskanzlerin Merkel spricht zwar gegenüber Putin von „*verbrecherischer Annexion*“ und schweren Verstößen gegen Völkerrecht und Grundsätze des Helsinki-Prozesses, lehnt aber die Forderungen der ukrainischen Regierung nach Waffenlieferungen strikt ab mit der Begründung, der Konflikt sei militärisch nicht lösbar .

III. Die Lage in der Ost-Ukraine Anfang Juli 2014

1. Der Donbass probt den Aufstand

In der Ostukraine, die sich wie andere Regionen an den Maidan-Protesten beteiligt hatte, gehen auch nach der Flucht von Janukowitsch und der Sezession der Krim die Demonstrationen weiter. Aus der Forderung nach mehr Autonomie wird der Ruf nach Anschluss an Russland laut. Es gelingt der Regierung in Kiew zwar, in einigen Gebieten die Unruhen zu kontrollieren und durch Aufständische besetzte Regierungsgebäude zurück zu gewinnen, in den Kreisen (Oblasten) Donezk und Luhansk verfestigt sich aber der Widerstand, was auch damit zusammenhängt, dass es sich um die Gebiete mit dem höchsten Anteil an russisch-sprachiger Bevölkerung handelt. Präsident Poroschenko bezeichnet den Kampf gegen die abtrünnigen Ostukrainer als „*anti-terroristische Operation*“. In der neutralen Berichterstattung bleibt es bei dem Begriff „*Separatisten*“. Die Krise hat sich im Donbass zum Bürgerkrieg entwickelt.



1) Bezogen auf die 24 Oblaste (Gebiets-Verwaltungseinheiten), die Krim sowie zwei Städte mit Sonderstatus (Kiew, Sewastopol).
Quelle: Volkszählung 2001 F.A.Z.-Grafik Heumann

2. Das Kräfteverhältnis

Militärisch scheint die Lage einigermaßen ausgeglichen, mit leichten Vorteilen für die Separatisten in ihren Kerngebieten wegen ihrer besseren Kampfmoral und zunehmender russischer Unterstützung. Eine schnelle Niederschlagung des Aufstandes scheint in weite Ferne gerückt und ist jedenfalls keine Angelegenheit von Stunden oder Tagen, wie Präsident Poroschenko voreilig versprochen hat. Allein dass die Separatisten schon über ein Jahr einer vielfachen zahlenmäßigen und materiellen Übermacht trotzen ist für sie ein Erfolg und für Poroschenko ein Grund zur Sorge. Nachdem er im ersten Wahlgang die absolute Mehrheit (54,7%) erreicht hatte und zum zweiten Wahlgang gar nicht anzutreten brauchte, sind seine Zustimmungswerte im Verlauf des Krieges gegen die Separatisten in Meinungsumfragen auf 20% gefallen. UN und OSZE haben Missionen vor Ort und sorgen für eine einigermaßen ausgewogene Berichterstattung. Die Regierung der Ukraine verliert Sympathien durch den Einsatz von Jagdbombern, schwerer Artillerie und Grad-Raketenwerfern gegen Städte

und die eigene Bevölkerung. Die Einberufung von großen Zahlen von Reservisten (50.000 pro Quartal) trägt ebenfalls nicht zur Popularität der Regierung in Kiew bei. Die Soldaten der regulären Armee ziehen mit wenig Begeisterung in den Kampf gegen ihre ostukrainischen Landsleute, mit denen sie vor kurzem noch friedlich zusammen gelebt haben. Fahnenflucht und unerlaubte Entfernung von der Truppe häufen sich und haben in mindestens einem bekannt gewordenen Fall zur Zwangsauflösung einer Brigade geführt.

3. Die wirtschaftliche Lage

Wirtschaftlich ist die Ukraine bereits von den ersten Sanktionen des Westens gegen Russland hart getroffen. Der Wert der ukrainischen Währung fällt gegenüber Euro und Dollar um 50%. Die noch bestehenden wirtschaftlichen und industriellen Beziehungen zu Russland sind extrem gefährdet. Als Absatzmarkt für Produkte der Ukraine droht Russland *de facto* auszufallen. Hinzu kommen die erheblichen Kosten für die Kriegführung. Wirtschaftliche Hilfe verhindert im Augenblick den Staatsbankrott. Nennenswerte Investitionen in der Ukraine sind erst nach Befriedung des Landes und der Region zu erwarten.

4. Die Stimmung gegenüber der Regierung in Kiew droht zu kippen. Waffen für die Ukraine?

Konnten sich die ukrainischen *Maidan*-Demonstranten und ihre Anführer noch als unerschrockene Kämpfer für Freiheit und Demokratie des Wohlwollens und der Unterstützung des Westens sicher sein, so beginnt ungeachtet der Annexion der Krim, die im Westen überwiegend verurteilt wird (von „völkerrechtswidrig und gewaltsam“ bis „verbrecherisch“), die Stimmung in Europa zu kippen. Ein Indiz ist die Weigerung der meisten europäischen Länder, an die Ukraine Waffen für ihren Kampf gegen die Separatisten zu liefern. Bundeskanzlerin Merkel spricht in diesem Fall wohl

für eine Mehrheit in Deutschland und auch in Europa, wenn sie darauf verweist, dass dieser Konflikt militärisch nicht gewonnen werden kann.

Abschließende Bemerkung

Diese notwendigerweise kurzen Aussagen zur Vorgeschichte und zur Situation erschienen erforderlich, um angesichts des ungeheuerlichen Vorgangs des Abschusses eines unbewaffneten Verkehrsflugzeuges mit fast 300 Personen an Bord abschließend eine Grundlage für eine Bewertung der möglichen Ziele zu legen, die ein Beteiligter mit dieser Tat verfolgt haben könnte.

IV. Stabsstudie: Gründe für den Abschuss von MH17

Die Hauptfragenkomplexe der Untersuchung

- Wer konnte ein Interesse an dem Abschuss haben? Wem hat er kurzfristig genutzt (Cui bono?)
- Was spricht in diesem Zusammenhang für eine „false flag operation“?
- Welche Waffen kamen beim Abschuss von Flug MH17 wahrscheinlich zum Einsatz, und wer trägt dafür die Hauptverantwortung?
- Wer verfügte über einsatzbereite Waffen dieser Kategorie?
- Die Folgen einer ICAO-Untersuchung für die Objektivität des Verfahrens
- Ist die Einrichtung eines UN-Tribunals zu diesem Zeitpunkt vor Abschluss der laufenden Verfahren sinnvoll?

Fakten, Faktoren und Formalien

1. Das „Ereignis“. Die Besonderheiten des Absturzortes

Am 17. Juli 2014 gegen 13:20 Uhr ukrainische Ortszeit wurde der Malaysia-Airlines-Flug 17 (Flug-Nummer MH17), eine zweistrahlige Boeing 777-200ER 9M-MRD auf einem internationalen Linienflug von Amsterdam nach Kuala Lumpur (Malaysia) in einer Höhe von etwa 10 km abgeschossen. Es gab keine Überlebenden unter den 15 Crew-Mitgliedern und 283 Passagieren, darunter 80 Kinder. Die Trümmer gingen nahe der Stadt *Tores* in der Ostukraine nieder, verstreut über eine Fläche von etwa 35 Quadratkilometern. Der Absturzort liegt im Oblast *Donezk*, einem Gebiet, dessen überwiegend russischsprachige Bewohner sich den Namen „Volksrepublik Donezk“ (DRP) gegeben haben und den Anschluss an die russische Föderation suchen. Seit April 2014 befinden sich die „Volksrepubliken“ Donezk und Luhansk gemeinsam in einem bewaffneten Konflikt mit der Ukraine.

2. Die Zuständigkeit nach ICAO-Regeln Besonderheiten für MH17

Zuständig für eine Unfalluntersuchung nach ICAO-Regeln war die Ukraine als „*state of occurrence*“, also als der Staat, auf dessen Gebiet das Ereignis statt fand. Die Ukraine leitete das Verfahren zunächst durch Notifizierung aller an dem „Ereignis“ beteiligten Staaten ein, bat aber am 23. Juli die Niederlande, die die meisten Opfer zu beklagen hatten, die weitere Untersuchung zu übernehmen. Die Niederlande kamen dieser Bitte nach und beauftragten ihren Flugsicherheits-Untersuchungsrat (OVV) mit der Unfalluntersuchung.

Die Ukraine blieb Mitglied der ICAO-Untersuchungskommission, zu der auch Belgien und Australien, später auch Malaysia traten. Eine parallel

arbeitende Gruppe, ein sogenanntes „Joint Investigation Team“ (JIT), untersuchte mögliche strafrechtliche Aspekte ebenfalls unter Leitung der Niederlande. Der Leiter des OVV wies alle Beteiligten darauf hin, dass er seine Untersuchung streng nach den Regeln der ICAO führen würde. Außerdem schlossen die beteiligten Staaten im August ein Abkommen, nach dem alle Untersuchungsergebnisse so lange der Geheimhaltung unterliegen sollten, bis alle Beteiligten ihnen zugestimmt hätten. Eine ähnliche Vereinbarung schlossen die vier Staaten des JIT mit der holländischen Staatsanwaltschaft.

Die Folgen dieser sehr engen Interpretation der Empfehlungen des Annex 13 der ICAO-Regelung (Verwertungsverbote von Erkenntnissen und Verschwiegenheitsgebot) zeigte sich im ersten Zwischenbericht in der Art und Weise, wie über die Fakten berichtet wurde; mehr noch aber im Verschweigen von wichtigen Untersuchungsergebnissen.

3. Vorläufige Feststellung der Unfallursachen im Zwischenbericht

Ein vorläufiger Bericht des niederländischen Flugsicherheits-Untersuchungsrates *Onderzoeksraad voor Veiligheid* (OVV) vom 8. September 2014 fasst die Zwischenergebnisse seiner Untersuchung des „Ereignisses“ am 17. Juli 2014 wie folgt zusammen:

„Schäden, die am vorderen Teil des Rumpfes beobachtet wurden, scheinen darauf hinzuweisen, dass das Flugzeug von einer großen Anzahl von Objekten mit hoher Energie von außen durchbohrt wurde. Es ist wahrscheinlich, dass diese Schäden zum Verlust der strukturellen Integrität des Flugzeuges führten und sein Auseinanderbrechen im Flug verursachten.“ (Übersetzung aus dem Englischen HH)

The damage observed in the forward section of the aircraft appears to indicate that the aircraft was penetrated by a large number of high-energy

objects from outside the aircraft. It is likely that this damage resulted in a loss of structural integrity of the aircraft, leading to an in-flight break up.

Das bedeutet, dass die Niederländer es auch acht Wochen nach dem „Ereignis“ (eine Charakterisierung als „Unfall“ oder „Abschuss“ wird umgangen) vermeiden, sich im Zwischenbericht vom September 2014 – wenigstens alternativ – zur Herkunft *dieser* Objekte zu äußern, obwohl eine kontroverse öffentliche Diskussion über diese Frage im Fernsehen und im Internet schon am Tage des Abschusses begonnen hatte.

4. Schuldzuweisung durch die USA: Eine „Buk“ der Separatisten war's

Die USA behaupteten praktisch unmittelbar nach dem Abschuss unter Berufung auf Satellitenphotos, die Boeing sei von den Separatisten mit einer Luftabwehrrakete vom Typ Buk M1 aus russischer Produktion abgeschossen worden. Diese Version wird von der deutlichen Mehrheit der westlichen Medien geteilt und angeblich auch im Entwurf des Abschlussberichts, der am 2. Juni 2015 verteilt wurde, übernommen. Eine fundierte Auseinandersetzung mit den Argumenten der Zweifler findet kaum statt.

Um die von den USA versprochenen Beweise für die Schuld der Separatisten wurde es allerdings schnell still. Je länger das Schweigen der Verantwortlichen währte, um so mehr sammelten sich die Kritiker, allerdings weniger in den Medien als vielmehr im Internet. Zeit für die gründliche Recherche wurde auf diese Weise gewonnen.

5. Alternative Theorie: Abschuss durch Kampfflugzeug(e) der Ukraine. Ihre Genese und die Rolle eines fiktiven spanischen Fluglotsen

Entgegen der kurz nach dem „Ereignis“ vorherrschenden Meinung schließt der ehemalige Lufthansa-Pilot *Peter Haisenko* aufgrund einer Analyse von Fotos von Trümmern aus dem Cockpit-Bereich bereits wenige Tage später,

dass mit großer Wahrscheinlichkeit die Boeing 777 von einem oder zwei Kampfflugzeugen abgeschossen wurde.



Teil der verstärkten Außenhaut links neben dem Sitz des Flugkapitäns

Schon *Michael Bociurkiw*, Sprecher der *Special Monitoring Mission (SMM)* der OSZE in der Ukraine, der vermutlich am 18. Juli 2015 als erster neutraler Zeuge am Unfallort war, waren die vielen kreisrunden Löcher im Cockpitbereich aufgefallen, die für ihn (er sei aber kein Experte in dieser Angelegenheit) aussahen wie Einschüsse aus einem großkalibrigen MG. *Haisenkos* These wird auch durch Erläuterung der Original-Radardaten in der Pressekonferenz des russischen Generalstabs am 21. Juli in Moskau gestützt, wonach ein Kampfflugzeug auf dem Radar beobachtet wurde, das sich im Steigflug bis auf 3-5 km der Boeing 777 näherte. Man vermutete, dass es sich um eine ukrainische Su-25 handelte; der Generalstab erhob aber keine konkreten Beschuldigungen, sondern stellte nur Fragen, die bis heute nicht beantwortet sind. Für die größte Verbreitung der These von einem Abschuss

durch Kampfflugzeuge sorgte indessen wahrscheinlich der Spanier Carlos Barrios Sánchez, der über Twitter den Eindruck erweckte, er sei auf dem Kontrollturm des Kiewer Flughafens und habe das Drama des Abschusses miterlebt. Seine angebliche Reportage vom Geschehen auf dem Kontrollturm des Kiewer Flughafens *Borispol* dominierte mehrere Tage die Nachrichten aus der Ukraine. Inzwischen ist gesichert, dass es einen spanischen Fluglotsen „Carlos“ auf dem Kontrollturm von Borispol nie gegeben hat. Ebenso steht aber auch fest, dass der spanische Bürger Carlos seit 2010 einen Account bei Twitter hatte, auf dem er in spanischer Sprache und fast in Echtzeit am 17.7.2014 seiner „Twitter-Gemeinde“ eine Reihe von die ukrainische Regierung schwer belastenden Einzelheiten mitteilte: zwei Kampfflugzeuge seien in unmittelbarer Nähe von Flug MH17 gesehen worden, die Maschine sei nicht abgestürzt, sondern abgeschossen worden, und das Verteidigungsministerium sei im Gegensatz zum Innenministerium nicht vorab informiert gewesen. Zwei Fragen dürften im Zusammenhang mit „Carlos“ noch zu klären sein: Wer hat Carlos geführt, und was hat Carlos veranlasst, diese für ihn nicht ungefährliche Rolle zu spielen. Man darf gespannt sein, ob der Abschlussbericht (im Gegensatz zum Zwischenbericht) des OVV im Rahmen seiner Ursachenforschung diese Fragen aufgreift oder sie wenigstens erwähnt.

6. Lücken im „preliminary report“

Der Zwischenbericht (*preliminary report*) des OVV schweigt sich über ein anderes wichtiges Thema ebenfalls fast vollständig aus: die Ergebnisse der Autopsie der Piloten. Diese ist nach der Chicagoer ICAO-Konvention unverzüglich (*expeditiously*) durch einen erfahrenen Pathologen durchzuführen. Vgl. Annex 13 Ziff. 5.9 „*Autopsy examinations*“. Das ist zum Zeitpunkt des Berichtes wohl auch geschehen, denn die Ergebnisse der pathologischen Untersuchungen werden zu den Bereichen gezählt, die noch

der „Substantiierung“ bedürfen – was immer der niederländische Untersuchungsrat damit gemeint hat.

Wann die Autopsie durchgeführt wurde, ist nicht bekannt. Aber am 5. Dezember 2014 hat die britische „Daily Mail“, gestützt auf eine russische Quelle, berichtet, dass in den Körpern der toten Piloten 30mm-Geschosse gefunden wurden.

Die Bedeutung des Autopsie-Berichts und seiner Auswertung liegt auf der Hand. Trifft die Information der *Daily Mail* zu und es befanden sich in den Körpern eines oder beider Piloten im Cockpit Projektile oder Überreste von Projektilen, die ein erfahrener Gerichtsmediziner einem Kampfflugzeug wie der Su-25 zuordnen konnte, oder konnten die Verletzungen der Piloten als Schuss- und nicht als Splitterwunden diagnostiziert werden, dann wäre die Haisenko-These von einem Abschuss durch Kampfflugzeuge bestätigt. Das bedeutet: da die Separatisten keine Flugzeuge haben und ihre russischen Unterstützer zwar Flugzeuge haben, aber Luftoperationen über der Ukraine für sie tabu sind, kämen Separatisten und Russen als Täter *nicht* in Frage. Die Suche nach den Schuldigen könnte sich dann auf die ukrainische Regierung und ggf. ihre Unterstützer in der NATO beschränken.



Beschussspuren des Sitzes des Kapitäns der Boeing 777 (Flug MH17)

7. Werden wichtige Ergebnisse bewusst zurückgehalten?

Wenn also der Untersuchungskommission zum Zeitpunkt des Zwischenberichts das Ergebnis der Obduktion der Piloten bekannt war, was anzunehmen ist, dieses Ergebnis im Bericht aber nicht erwähnt wird, könnte der Grund dafür nur sein, dass ein oder mehrere Mitglieder der Untersuchungskommission einer Veröffentlichung nicht zugestimmt haben. Wenn im Zwischenbericht auf die komplexen Umstände („*complex circumstances*“) der Untersuchung hingewiesen wird, bezieht sich das wahrscheinlich auf die Befangenheit einzelner Mitglieder der Kommission und ihrer Möglichkeit, einzelnen Feststellungen nicht zuzustimmen. Aber spätestens im Abschlussbericht wird der Rat zu dieser Frage Stellung nehmen müssen, etwa in der Form, dass er einräumt, in einer Reihe von Fragen keine Einigkeit erreicht zu haben.

8. Die Mehrheit der Medien folgt der US-Vorverurteilung

Die Aussage des Zwischenberichts zur Ursache des Absturzes, *das Flugzeug [sei] von einer großen Anzahl von Objekten mit hoher Energie von außen durchbohrt [worden]*, wurde von der großen Mehrheit der Medien als Bestätigung des Abschusses durch eine Flugabwehrrakete vom Typ Buk interpretiert und als Grundlage für die dritte Stufe von nunmehr empfindlichen Sanktionen akzeptiert. Ohne dass der Zwischenbericht dies hergab, wurde aus einer jedenfalls nicht gesicherten Faktenlage die Berechtigung einer deutlichen Verschärfung der Sanktionen von USA und EU gegen Russland abgeleitet. Gleichwohl gab es einige Printmedien und eine wachsende Schar von Bloggern, die die Buk-These verwarfen und die These *Haisenkos* vom Abschuss durch ein oder mehrere Kampfflugzeuge übernahmen. Ihr Einfluss auf die öffentliche Meinung blieb jedoch bis jetzt gering.

9. Wirksamer Einsatz der Buk ist nur mit Feuerleitgerät möglich

Die Suche nach den Schuldigen ging in der Öffentlichkeit weiter. Die Separatisten bestritten zwar nicht, dass sie Ende Juni nach Räumung einer Kaserne durch die Regierungstruppen ein Buk-Startgerät (Launcher) erbeutet hatten und dies auch öffentlich bekannt gegeben hätten, jedoch verfügten sie nicht über ausgebildetes und geübtes Bedienungspersonal und zudem besitzt eine BUK ohne Feuerleitgerät nur eine begrenzte Selbstverteidigungsfähigkeit. Diese Argumente wurden von einem hohen Beamten der ukrainischen Regierung, Generalstaatsanwalt Jarema, bestätigt. Die Kontroverse über die Waffe, mit der Flug MH17 abgeschossen wurde, dauert bis heute an. Angeblich soll der Entwurf des Abschlussberichts dazu eine klare Aussage enthalten.



Die kleinste Buk-Feuereinheit besteht aus 3 Kettenfahrzeugen

10. Investigativ nur in eine Richtung - *Bellingcat*

Die britische „investigative Plattform“ mit Namen Bellingcat, Gründer Eliot Higgins alias Moses Brown, behauptet Anfang November 2014, sie hätte mehrere Monate nach dem Abschuss der Boeing das Kettenfahrzeug mit

dem Buk-Startgerät (Launcher), von dem die tödliche Rakete abgefeuert wurde, einwandfrei identifiziert. Mit Hilfe von rund hundert Einträgen in sozialen Medien wie Facebook und Twitter hätten sie den Anmarschweg dieser Buk, kenntlich an einer verkratzten Nummer sowie seine Zugehörigkeit zu der in Kursk stationierten russischen Flugabwehr-Raketen-Brigade 53 zeitlich und örtlich durch Bilder und Videos rekonstruieren können. Einen Teil der Strecke habe die russische Buk auf einem in der Ukraine requirierten Tieflader zurückgelegt. Dessen Besitzer hätte von den Experten *Bellingcats* anhand eines gut sichtbaren Schildes (mitsamt Telefonnummer) auf dem Tieflader ermittelt werden können. Am Morgen des 17. Juli sei die Buk mitsamt Bedienungsmannschaft in Donezk angekommen. Das letzte Stück des Weges habe sie dann auf eigener Kette zurückgelegt. Das krönende Ende dieses Beispiels waffenbrüderlicher russischer Hilfe: nach getaner Arbeit rollt die Buk zurück Richtung russische Grenze und wird auf ihrem Wege wiederum fotografiert. Auf dem diesmal nicht wie beim Hinweg durch eine Plane abgedeckten Startgerät fehlt - unübersehbar - eine oder zwei von den üblichen vier Raketen. Das alles, räumt *Bellingcat* ein, sei natürlich noch kein zwingender Beweis für die Schuld von Russen und Separatisten am *Abschuss* von MH17. Aber die *Indizien* seien erdrückend. Das wären sie vielleicht, wenn *Bellingcat* mit dem gleichen Aufwand, der für den Buk-Launcher der Separatisten betrieben wurde, auch nach dem Standort der ukrainischen Buk-Systeme geforscht hätte. Dazu hätte aller Anlass bestanden, denn auf ihrer Pressekonferenz in Moskau hatten russische Generalstabsoffiziere auf die Entwicklung von Radar-Emissionen des zum Buk-System gehörigen Kupol-Radars hingewiesen, die am 17. Juli einen Höchststand erreichten. Aber der Auftraggeber von *Bellingcat* war an Indizien für einen anderen Schuldigen als die Separatisten nicht interessiert.

11. *Korrekt!v* bringt auch keine *Beweise* für Abschuss durch Buk

Hinter dem Namen *Korrekt!v* verbirgt sich „das erste gemeinnützige Recherchebüro im deutschsprachigen Raum“. Die Reporter von *Korrekt!v* sind, wie ihre Leser glauben sollen, „leidenschaftlich“ bei der Sache und *nur* aufklärendem Journalismus verpflichtet, keineswegs anonymen Konzernen oder gar politischen Meinungsmachern. Finanziert wird das Recherchebüro ausschließlich aus Spenden und dem Stiftungskapital. Ihr Ergebnis haben die beiden Reporter Marcus Bensmann und David Crawford in einer hundertseitigen Broschüre festgehalten: rund 40 Seiten farbige Fotos, dazu ein eher knapper Text, der bestätigt, auf welchem Weg das Buk-Abschussgerät für vier Raketen auf dem Panzer-Fahrgestell, das angeblich zur 53. Flugabwehrraketenbrigade in Kursk gehört, nach dem fernen Abschussort der Buk bei Donezk in der Ostukraine gelangt ist. Außerdem noch 18 Seiten über Opfer und ihre Angehörigen. Und schließlich ein Abschlussgespräch der Reporter mit dem verantwortlichen Herausgeber von *Korrekt!v* über die Mühen von „investigativen“ Journalisten, die der Wahrheit auf der Spur sind.

12. Wer finanziert *Bellingcat* und *Korrekt!v*?

Was bedeutet das für die Beantwortung der Frage, wie MH17 abgeschossen wurde? Die Recherche der weiten Reise des Buk-Launchers durch *Bellingcat*, die Bestätigung von *Korrekt!v* durch Befragung von Zeugen vor Ort und ihre mehrsprachige Vermarktung in den Medien der westlichen Welt, die diese „investigative Recherche“ meist kritiklos nachdruckten, kosteten Geld, nicht zuletzt auch die aufwendig gemachte Broschüre von *Korrekt!v*. Bedenkt man aber, was bei der Suche nach den Schuldigen für den Tod von fast 300 unschuldigen Zivilisten für die Ukraine und Freunde und Gönner in der westlichen Welt auf dem Spiel steht, dann spielen einige Millionen Pfund oder Dollar ganz gewiß keine Rolle. Und da die Rebellen über keine

Flugzeuge verfügten, war der Nachweis, dass sie eine Buk besaßen, zugleich der Nachweis ihrer *Fähigkeit*, ein hochfliegendes Verkehrsflugzeug abzuschießen. Aber ein Beweis, dass sie es tatsächlich getan haben, ist es natürlich nicht. Und: man kann den Bienenfleiß der Rechercheure zwar bewundern, aber für die hier zu entscheidende Frage, wer denn für den Abschuss verantwortlich war, ist die Dokumentation des *Anmarschweges* der Buk völlig irrelevant.

13. Alles nur „für die Katz“ oder Teil eines Plans?

Man darf gleichwohl rätseln, für wen denn die von den „investigativen“ Journalisten von *Bellingcat* und *Korrekt!v* ins Netz gestellten „Ergebnisse“ ein Honorar wert waren? Wenn die russische Regierung die Absicht hatte, den Aufständischen in der Ostukraine eine „Buk“ zur Verfügung zu stellen, warum dann ein Landmarsch von vielen hundert Kilometern? Warum dieser logistische Aufwand für ein 30 Jahre altes, kompliziertes und störanfälliges System, das jederzeit ausfallen oder liegenbleiben konnte? Im Donezk benachbarten Militärbezirk *Rostow* in Russland gab und gibt es genügend Buks, die in wesentlich kürzerer Zeit über einen von den Rebellen kontrollierten Grenzübergang hätten gebracht werden können. Warum der „Raub“ eines zivilen Tiefladers mit deutlicher Angabe der Telefonnummer seines Eigentümers? Und als Höhepunkt dieser „verdeckten“ Operation: während beim Anmarsch das Buk-Werferfahrzeug mit seinen vier in den Himmel drohenden Raketen noch unter einer Plane verborgen war, wird der Werfer mit einer fehlenden Rakete auf der Rückfahrt fast triumphierend zur Schau gestellt. So als wollte man der Welt melden: „*Mission accomplished!*“

Dieses investigative Meisterstück, das von *Bellingcat* am 8. November ins Netz gestellt wurde (*Origin of the Separatists' Buk: A Bellingcat Investigation*), steht allerdings im Widerspruch zu einem Bericht von Timmi Allen, den dieser am 28. Juli – also rund hundert Tage vorher – veröffentlicht

hatte. Timmi Allen, damals noch selbständiger Ermittler mit Kontakten zum ukrainischen Geheimdienst, heute in den Diensten von Eliot Higgins alias Moses Brown von *Bellingcat*, hatte in der „Münchener Abendzeitung“ bereits eine chronologische Beschreibung der Bewegungen des Buk-Launchers am 17. Juli 2014 geliefert. Der Bericht enthält 27 Einzelbeiträge über Bilder, Videos und Presseberichte (u.a. die Meldung aus Paris Match, der wir später bei *Bellingcat* noch mehrmals begegnen) und neun Mitschriften von abgehörten Telefongesprächen. Damit gibt Timmi Allen, der ehemalige Stasi-Mitarbeiter, seine Quelle preis. Nur der ukrainische Geheimdienst SBU konnte ihn in so kurzer Zeit mit dieser Fülle von „Informationen“, vor allem mit den Mitschnitten der abgehörten Telefonate, versorgt haben.

14. Eine aufschlussreiche Warnung an die Diplomaten am 14. Juli

In den Morgenstunden des 14. Juli – die Buk der 53. Brigade aus Kursk war immer noch zwei Tagesmärsche von der ukrainisch-russischen Grenze entfernt - wurde nach Darstellung des Verteidigungsministers der Ukraine ein leichtes Transportflugzeug der Regierungstreitkräfte vom Typ Antonow An-26, angeblich in einer Höhe von 6.500 m abgeschossen. Ehe noch Zeit war, die Trümmer zu inspizieren oder die mit dem Fallschirm abgesprungenen Besatzungsmitglieder zu befragen, wurden die diplomatischen Vertreter befreundeter Staaten – darunter der deutsche Botschafter und eine niederländische Botschaftsrätin - zu einer Besprechung gebeten.

15. Neue Qualität der Bedrohung und merkwürdige Folgerungen

Dort wurden sie über die Verschärfung der Luftsicherheitslage aufgrund des gerade erfolgten Abschusses einer An-26 durch eine *Buk* und die damit verbundene „neue Qualität“ der Bedrohung vor allem der das Gebiet der Rebellen überfliegenden zivilen Verkehrsflugzeuge informiert. Zugleich

wurden sie über die Sperrung des betroffenen Gebietes bis zu einer Flughöhe von 10 000 m durch die ukrainische Regierung unterrichtet.

Die verzugslose Reaktion des ukrainischen Ministeriums auf den Abschuss eines Transportflugzeuges durch Einladung der diplomatischen Vertreter befreundeter Staaten ist ebenso ungewöhnlich wie die gewählte Informationsebene. Normalerweise unterrichtet der für die Nachrichtenauswertung zuständige Offizier die akkreditierten Attachés. Diese können eine solche Mitteilung einordnen und ggf. Fragen an Ort und Stelle klären. Aber wenn der Verteidigungsminister der Ukraine von seinen Fachleuten erfährt, dass mit dem erfolgreichen Einsatz einer Buk gegen ein in großer Höhe fliegendes Ziel eine neue und gefährliche Phase der Luftkriegsführung über dem Donbass begonnen hat, dann ist unverständlich, dass die Sperrung des Luftraums über dem Rebellengebiet nur bis zu einer Höhe von 10.000 m erfolgte, obwohl die wirksame Einsatzhöhe der Buk weit über diesem Wert lag. In einer der wenigen ukrainekritischen Bemerkungen des Zwischenberichts des niederländischen OVV heißt es denn auch, dass weitere Arbeit bei der Beurteilung des „*flight safety management*“ der Ukraine erforderlich sei, um die vorliegenden „tatsächlichen Informationen zu substantiieren“. Sollte das auch im Abschlussbericht des OVV nicht gelingen, so spräche das nicht unbedingt gegen die Qualität der Arbeit des OVV; wohl aber lässt es auf „komplexe“ Vorgaben und politischen Druck bei der Veröffentlichung ihrer Untersuchungsergebnisse schließen. Denn ohne Frage hätte schon der begründete *Verdacht*, dass die Separatisten über eine einsatzfähige Buk verfügten, zur Sperrung des Luftraums über dem von ihnen kontrollierten Gebiet in unbegrenzter Höhe führen *müssen*.

16. Die Buk der Separatisten ist allgegenwärtig

Die Buk, in der NATO als SA-11 Gadfly (Hornisse) geführt, war im Westen bis zum Abschuss von Flug MH17 kaum bekannt. Das änderte sich schnell, als

berichtet wurde, dass ukrainische Separatisten mit einer Buk eine Boeing 777 (MH17) abgeschossen hätten, vielleicht versehentlich, weil sie das Ziel auf dem Radar für ein Militärflugzeug gehalten hätten. Die Buk (russisch für Buche) ist ein mittleres, geländegängiges Flugabwehrraketensystem der 5. (sowjetischen) Generation. Es wurde entwickelt, um eigene Panzer in der Bereitstellung, auf dem Marsch und im Gefecht vor der Bedrohung durch schnellfliegende Kampfflugzeuge bis hin zu Panzerabwehr-Hubschraubern und Marschflugkörpern zu schützen. Die Serienproduktion begann 1983. Ein hochfliegendes Verkehrsflugzeug ist wegen seiner normalen Reiseflughöhe von 10-12.000 m, seiner großen Radarrückstrahlfläche und seiner geringen Manövrierfähigkeit für eine Buk ein ideales Ziel, gegen das nach Angaben des Verbandes russischer Ingenieure in seiner Analyse vom 15. August 2014 Trefferwahrscheinlichkeiten von über 90% problemlos erreicht werden. Dabei wird eine maximale Reichweite (horizontal) von 35 km und eine Höhe von 22 km zugrunde gelegt. Die tatsächliche horizontale und vertikale Reichweite dürfte deutlich darüber liegen, wobei die größere Reichweite auf Kosten der Trefferwahrscheinlichkeit geht.

Das Gewicht der Buk M1 liegt bei 700 kg, das des Gefechtskopfes beträgt knapp 70 kg. Angetrieben wird die Buk durch ein Feststofftriebwerk mit einer Brenndauer von 15 Sekunden. In dieser Zeit erreicht die Buk dreifache Schallgeschwindigkeit. Auch deswegen ist der Start einer Buk-Rakete in besiedelten Gebieten weder zu überhören noch zu übersehen. Lichtblitz, Überschallknall und der dicke weiße Strahl, aus verbrannten Treibstoffpartikeln gebildet – schwer vorzustellen, dass niemand dieses in jeder Hinsicht beeindruckende Ereignis wahrgenommen hat. Erfahrungsberichte über die Buk im Einsatz gegen russische Kampfflugzeuge und Hubschrauber während des kurzen Georgienkriegs im August 2008 zeigen 10 Totalverluste der russischen Luftstreitkräfte, davon sieben

Abschusserfolge mit Buk. Bemerkenswert, dass in allen Fällen Piloten und Besatzungsmitglieder mit Schleudersitz bzw. Fallschirm im Schnitt 40 Sekunden nach dem Buk-Treffer ihre Flugzeuge verlassen konnten. Diese Erfahrungen werden wohl die russischen Luftstreitkräfte bewogen haben, den ostukrainischen Luftraum zu meiden, falls sie überlegt haben sollten, unter Bruch des Völkerrechts in den Konflikt zwischen Separatisten und der ukrainischen Zentralregierung einzugreifen.

Die Trümmer von MH17 nahe des Dorfes Grabowo rauchten noch, als die US-Geheimdienste - angeblich aus der Auswertung von Satellitenbildern - schon wussten, wer die Täter waren: Die von Präsident Poroschenko so bezeichneten ostukrainischen „Terroristen“, die mit Hilfe einer Buk-Rakete der Welt ihre Menschenverachtung durch den Abschuss eines vollbesetzten Passagierflugzeuges demonstrieren wollten – oder aber ihre Unfähigkeit, zwischen einem kleinen zweimotorigen Militärtransporter und einem interkontinental eingesetzten Großraumjet zu unterscheiden. Die Welt glaubte dem Narrativ der Amerikaner, auch ohne die Vorlage der Satellitenbilder zu fordern, zumal auf der Moskauer Pressekonferenz des Generalstabes am 21. Juli 2014 bestätigt wurde, dass zur Zeit des Abschusses US-Satelliten das Konfliktgebiet in der östlichen Ukraine beobachteten. Nur wenige – zu wenige – äußerten Zweifel. Einer der ersten war der angesehene US-Journalist Robert Parry, der durch seine Rolle im „Iran Gate“- Skandal bekannt geworden war und inzwischen einen eigenen Nachrichtendienst „Consortium News“ betreibt. Im Fall MH17 will er von einer verlässlichen Quelle aus US-Geheimdienstkreisen erfahren haben, dass die Satellitenbilder nicht veröffentlicht würden, weil sie die Bedienungsmannschaft der Buk in ukrainischen Uniformen zeigten und nicht geeignet seien, die Täterschaft der Separatisten zu belegen. Offensichtlich gibt es auch keine Weltraumbilder vom Start der Buk. Die Zweifel von Parry

wurden durch eine Gruppe ehemaliger Geheimdienstmitarbeiter geteilt. Sie nennen sich „VIPS“ – *Veteran Intelligence Professionals for Sanity* -und traten mit für ihre Berufsgruppe nicht gerade üblichen Protestaktionen hervor. Wie man ihre Kritik auch einschätzen mag: die Gruppe kann man von Werdegang und Berufserfahrung unter ihrem Sprecher Ray McGovern nicht als Verschwörungstheoretiker oder Putinverstehler abtun.

17. Die Ukraine hat rund 800 Buk's mit ausgebildetem Personal

Die ukrainische Seite und prowestliche „Investigativ-Journalisten“ von *Bellingcat* und *Korrekt!v* haben sich derweil bemüht, den Nachweis zu erbringen, dass die Separatisten ab dem Morgen des 17. Juli *ein* Launcher-Fahrzeug zur Verfügung hatten. Der Anmarschweg aus Kursk in Russland sei eindeutig dokumentiert, sowohl durch Fotos, die auf Facebook und Twitter eingestellt wurden, als auch durch Videos und abgehörte Telefongespräche zwischen dem Buk-Kommandanten und verschiedenen Rebellenführern. Zu dieser „russischen Buk“ käme dann eine Ende Juni von den Regierungstruppen in einer aufgegebenen Kaserne zurückgelassene zweite Buk dazu, über deren technischen Zustand unterschiedliche Aussagen kursieren. Dass die Separatisten über die für eine voll einsatzbereite Feuereinheit unerlässliche Geräteausstattung verfügten, zu der neben dem Launcherfahrzeug ein Feuerleit- und ein Radar-Panzerfahrzeug gehören, hat bisher weder die Ukraine noch die NATO behauptet. Diesen zwei allenfalls bedingt einsatzbereiten Buk-Launchern der Separatisten stehen auf der Seite der Regierungstreitkräfte nach Angaben der Herstellerfirma Almas-Antey über 900 Lenk-Raketen, die noch zu Zeiten der Sowjetunion an die Ukraine geliefert wurden, gegenüber. Davon wurden (geschätzt) 100-150 an Georgien weiterverkauft. Es blieben also noch 750-800 Buk-Lenkraketen übrig. Angesichts dieser Zahlen beantwortet sich die Frage von selbst,

welche Seite über eine ausreichende Anzahl von Systemen mit der erforderlichen personellen und materiellen Einsatzbereitschaft verfügte.

18. Was kann man den Schäden bei MH17 entnehmen?

Schließlich sind noch die Schäden zu begutachten. Lassen sie sich durch einen Buk-Treffer erklären? Fachleute wie der Verband russischer Ingenieure und die Gruppe von Militäringenieurern, die für die Herstellerfirma der Buk arbeiten, halten sich zurück mit einem absoluten ja oder nein. Der Verband russischer Ingenieure ordnet dem Abschuss durch Einsatz einer Buk die eindeutig geringere und dem durch eine Luft-Luft-Rakete mit anschließendem „Fangschuß“ durch die Bordkanone die deutlich größere Wahrscheinlichkeit zu. Die Buk-Ingenieure sehen das genau umgekehrt. Beide schließen aber das gegenteilige Szenario nicht kategorisch aus und fordern, die vorhandenen Teile soweit wie möglich in einer Rekonstruktion zusammen zu fügen, um zu einem Endurteil zu kommen. Dabei liegt ein Teil der Schwierigkeit der Beurteilung der Schäden darin, dass das Gewicht der Sprengköpfe von Buk und Luft-Luft-Rakete R-60 sich wie 14 zu 1 verhält (70:5), also eine quantitative Analyse der Schäden eindeutige Ergebnisse liefern sollte. Da aber Formung und Wirkungsweise der Füllung der Sprengköpfe sich ähneln und die Wirkung nicht nur durch das *Gewicht* des Sprengkopfs, sondern auch durch die *Entfernung* des Explosionspunktes vom eigentlichen Ziel bestimmt wird, kann es zu Schäden kommen (unregelmäßig „gezackte“ Öffnungen der Außenhaut), die sowohl durch Buk als auch durch die Luft-Luft-Rakete z.B. vom Typ R-60 verursacht sein können.

V. Zusammenfassende Schlussfolgerungen. Antwort auf die Hauptfragen

1. Motivation und Interessenlage der Ukraine und ihrer Verbündeten

Der Abschuss einer zivilen Maschine konnte für die Ukraine nur von Nutzen sein, wenn es gelang, ihn als „false flag“ zu inszenieren und die Schuld den Separatisten in die Schuhe zu schieben. Denn die Niederschlagung ihres Aufstands war trotz großer materieller und zahlenmäßiger Überlegenheit der Regierungstruppen nicht gelungen; das lag vor allem an der größeren Motivation der Separatisten, die sich zunehmend durch Kiew ausgegrenzt fühlten. Außerdem hatten diese seit Juni 2014 die Überlegenheit der Zentralregierung in der Luft durch den erfolgreichen Einsatz von *manpads* (*man portable air defense systems*) zumindest teilweise ausgeglichen. Zudem sahen nach der erfolgreichen Sezession der Krim im März 2014 nun vor allem die Regionen mit einem sehr starken Anteil (ca. 70%) an ethnischen Russen Chancen für die eigene Unabhängigkeit von der als „faschistisch“ wahrgenommenen Zentralregierung, obwohl die Proteste zunächst nur auf weitgehende Autonomie abzielten.

Für die politische Führung in Kiew musste es angesichts dieser Entwicklung darauf ankommen, die aufständischen Separatisten überzeugend als „Terroristen“ darzustellen, Russland durch wirksame Sanktionen zu schwächen und die USA und möglichst auch die NATO zu aktivem Eingreifen gegen die zunehmende „terroristische“ Gefahr aus dem Osten zu bewegen. Zunächst schien der Plan aufzugehen. Die erste Runde des Propagandakriegs um die angeblich feststehende Schuld der von Russland unterstützten

Separatisten ging dank tätiger Mithilfe der US-Geheimdienste eindeutig an den Westen. Die Lage schien sonnenklar, nachdem John Kerry, Außenminister der Vereinigten Staaten von Amerika, am 20. Juli 2015 gegenüber NBC erklärte:

„Wir haben die Bilder vom Raketenstart. Wir kennen die Flugbahn. Wir wissen, wo es herkam. Wir kennen den Zeitablauf. Und es war genau zu der Zeit, als das Flugzeug vom Radar verschwand.“

Die bis dahin sehr zögerlich agierende EU glaubte dem Vertreter der Führungsmacht USA und verstand den Abschuss als „wake-up call“, ein Wort, das John Kerry immer wieder in seinen zahlreichen Fernsehauftritten benutzte. Fortan zweifelte sogar Angela Merkel die Notwendigkeit wirksamer Wirtschaftssanktionen gegen Russland nicht mehr an.

Aber im Vorfeld dieser Intrige hatte die Ukraine einen folgenschweren Fehler begangen. In dem Bemühen, die Weltöffentlichkeit und vor allem NATO und EU auf die Gefährlichkeit der „Terroristen“ und ihren dramatischen Zuwachs an Fähigkeiten bei der Bekämpfung von Luftzielen einzustimmen, bestellte die Regierung drei Tage vor dem Abschuss von Flug MH17 am 14. Juli befreundete und neutrale diplomatische Vertreter ein und informierte sie darüber, dass die „Terroristen“ in der Ostukraine in den Morgenstunden dieses Tages einen ukrainischen Militärtransporter abgeschossen hätten. Die An-26 sei in einer Höhe von über 6.000 m, (also unerreichbar für *manpads*) von einer Buk abgeschossen worden, über die die „Terroristen“ seit kurzem verfügten. Der Luftraum über den umkämpften Gebieten in der Ostukraine sei deswegen *unterhalb* einer Höhe von 10.000 m ab sofort für den zivilen Transitverkehr gesperrt. Beweise für den Abschuss der An-26 *durch eine Buk* und für das Schicksal der Besatzung wurden bis heute nicht vorgelegt. Mit Sicherheit war der ukrainischen

Regierung, bzw. ihren Beratern, dabei bekannt, dass sich der zivile internationale Transitverkehr in Höhen *oberhalb* von 10.000 m abspielt. In dieser Höhe ist er von einer BUK mit einer Einsatzhöhe von 18.000 m leicht zu erreichen. Das Verhalten der ukrainischen Regierung verstieß somit eklatant gegen die Pflicht, die Sicherheit in ihrem Luftraum zu gewährleisten, notfalls durch Sperrung in unbegrenzter Höhe. Mit der Sperrung nur *unterhalb* einer Höhe von 10.000 m hatte die Ukraine für die Nutzer ihres Luftraumes, die mit den Leistungsmerkmalen einer Buk nicht vertraut sind, nur eine Scheinsicherheit erzeugt.

Die Antwort auf den ersten Fragenkomplex in dieser Studie ist also:

Die Ukraine hatte ein Interesse daran, den Ruf der „Terroristen“ nachhaltig zu schädigen und sich dadurch verstärkt wirtschaftliche und militärische Unterstützung der USA, der NATO und der EU zu sichern. Die Regierung der Ukraine hat durch die auffälligen Eigenheiten ihres „Flight safety managements“ eine „conditio sine qua non“ für den Abschuss geschaffen und trägt damit mindestens Mitverantwortung und Mitschuld für den Abschuss von MH17.

2. Welche Waffen kamen zum Einsatz? Wer verfügte über derartige Waffen?

a) Die Flugabwehrlenkrakete Buk M1

Stunden nach dem Abschuss waren sich die USA, ihr befreundete Regierungen wie Großbritannien, Australien und die Ukraine sowie der ganz überwiegende Teil der Medien einig, dass MH17 durch eine Flugabwehrlenkrakete vom Typ Buk M1 der Separatisten – möglicherweise aus Versehen – abgeschossen wurde. An dieser Stelle sollen die wichtigsten Indizien noch einmal zusammengefasst werden, die *gegen* den Einsatz einer Buk durch die Separatisten sprechen.

- Die Separatisten verfügten zwar am 17. Juli über ein Buk-Startfahrzeug (Launcher), das wenige Stunden vor dem Abschuss nach einer mehrwöchigen Anfahrt angeblich von Kursk (Russland) kommend am Startort eintraf. Dass es nach einer wochenlangen Fahrt bei hochsommerlichen Temperaturen auf russischen Landstraßen technisch noch einsatzbereit war, muss jedoch bezweifelt werden. Ungewiss ist auch das Vorhandensein einer qualifizierten Bedienungsmannschaft und der für einen wirksamen Einsatz notwendigen Feuerleit- und Radarfahrzeuge .
- An- und vor allem Rückmarsch nach Russland hätten auffälliger nicht sein können.
- Die von angeblich „unabhängigen“ Journalisten (*Bellingcat* und *Korrekt!v*) vorgelegten Beweise stützen sich wesentlich auf fragwürdige Informationen des ukrainischen Geheimdienstes SBU und auf Mitteilungen in den sozialen Medien wie *Twitter* und *Facebook*.
- Verdächtig ist die kurz nach dem Abschuss erfolgte Meldung der US-Dienste, dass der Abschuss durch eine Buk der Separatisten erfolgte, ohne dass nach über einem Jahr von den USA Beweise vorgelegt wurden.
- In der bisherigen Einsatzgeschichte der Buk ist kein Flugzeugführer durch die Splitterwirkung eines Lenkraketen-Treffer sofort getötet wurden, wie das bei MH17 offensichtlich der Fall war.
- Vor allem aber: der Start einer Buk, die mit mehrfacher Überschallgeschwindigkeit ihr Ziel anfliegt, kann in bewohntem Gelände nicht unbemerkt erfolgen. *Wenn sich* nach einem Jahr immer noch keine Zeugen gemeldet haben, die den Start gesehen oder gehört haben, kann das nur bedeuten: er ist nicht erfolgt.

Der Einsatz einer Buk kann beim Abschuss von MH17 aus den genannten Gründen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

b) Su-25, bewaffnet mit LL-Lenkrakete R-60 mit Infrarotlenkung sowie doppelläufiger Maschinenkanone 30 mm

Damit verbleibt als zweite *Möglichkeit* der Abschuss durch ein oder zwei Kampfflugzeuge der ukrainischen Luftstreitkräfte, z.B. einer Su-25, deren 30 mm – Maschinenkanonen Sprenggranaten für die Panzerbekämpfung verschießen und die zudem mit Luft-Luft-Lenkraketen vom Typ R-60 ausgerüstet ist.

Dieses Szenario eines Abschusses durch eine Su-25 geriet schon sehr früh in die öffentliche Diskussion, weil der angebliche spanische Fluglotse namens Carlos seiner "Twittergemeinde" nahezu in Echtzeit mitgeteilt hatte, in unmittelbarer Nähe der Boeing 777 seien zwei ukrainische Kampfflugzeuge gesichtet worden. Später fügte er hinzu, die Boeing sei nicht abgestürzt, sondern abgeschossen worden. Die Meldung über die Anwesenheit mindestens eines ukrainischen Kampfflugzeuges wurde vier Tage später – am 21. Juli - auf einer Moskauer Pressekonferenz von zwei russischen Generalen bestätigt, die sich auf Originalaufzeichnungen russischer Radarstellungen stützt.

Gegen dieses Szenario wurde eingewendet, eine Su-25 sei gar nicht in der Lage, auf die Reiseflughöhe von Flug MH17 zu steigen, weil sie für den Kampf gegen Erdziele ausgelegt sei und ihre sogenannte „Dienstgipfelhöhe“ bei 7.000 m liege. Dieses Argument konnte widerlegt werden, weil neuere Versionen der Su-25 mit deutlich stärkeren Triebwerken ausgestattet sind. Zudem meldete sich bei einer russischen Zeitung ein ukrainischer Überläufer, ein Angehöriger des technischen Dienstes einer Su-25-Staffel,

der am Tage des Abschusses (17. Juli) beobachtet hatte, wie der ihm bekannte Hauptmann Wladislaw Woloshin mit seiner Su-25 zum Start rollte und ihm dabei auffiel, dass unter den Tragflächen jeweils eine Luft-Luft-Lenkrakete montiert war. Als er vom Flug zurückkam, habe eine Rakete gefehlt und Woloshin habe einen niedergeschlagenen Eindruck gemacht. Einem Kameraden gegenüber soll er sich später geäußert haben: „*Es war das falsche Flugzeug – zur falschen Zeit am falschen Ort.*“ Die Redakteure der russischen Zeitung *Komsomolskaya Prawda* hielten ihn für glaubwürdig, was auch durch einen Test mit einem Polygraphen bestätigt wurde. Nachdem er eine neue Identität erhielt, wurde sein Name veröffentlicht: Jewgeni Agapow.

Weitere Zeugen wiesen auf die kreisrunden Einschusslöcher im vorderen Rumpfteil und besonders im Kabinenbereich hin. Eindrucksvoll sind auch die Beschädigungen auf der Rückenlehne des linken Pilotensitzes. Schließlich meldete im Dezember 2014 die britische Daily Mail unter Berufung auf eine russische Quelle, dass bei der Autopsie der Piloten Metallteile eines aus der Bordwaffe eines Kampfflugzeuges stammenden Projektils gefunden worden seien.

Die Tatsache, dass eine Reihe wichtiger Untersuchungsergebnisse entweder noch nicht vorliegen, für geheim erklärt wurden oder der Öffentlichkeit vorenthalten werden, obwohl mindestens gegenüber den sog. Opferstaaten wie Deutschland eine entsprechende Verpflichtung besteht, macht es schwierig, letzte Zweifel darüber auszuräumen, ob der Abschuss durch eine Buk oder durch die Bordwaffen einer Su-25 erfolgte.

Sowohl die **ukrainischen** als auch die **russischen Luftstreitkräfte** verfügen über die möglicherweise zum Abschuss eingesetzten Waffensysteme in größeren Stückzahlen. Russland hat nach eigenen Angaben seine Buk-

Verbände schon sein längerer Zeit vollständig auf die modernisierte Buk M2 umgerüstet, was wohl nicht ausschließt, dass das eine oder andere ältere System noch im Bestand vorhanden ist. Die Möglichkeit eines Abschusses von MH17 durch ein in Russland stationiertes Buk-System, oder die Anwesenheit von russischen Buk-Einheiten auf ukrainischem Boden wird jedoch von keiner Seite ernsthaft behauptet.

Die **Separatisten** sollen nach eigenen Angaben ein Buk-Startfahrzeug von den ukrainischen Regierungstruppen im Juni 2014 erbeutet haben, ein zweites wurde ihnen am Morgen des 17. Juli aus Russland zugeführt. An der personellen und materiellen Einsatzbereitschaft dieser Buks bestehen ernsthafte Zweifel. Über fliegende Waffensysteme und einen eigenen Radarführungsdienst verfügen die Separatisten nicht.

Nach alledem besteht gegen die Regierung der Ukraine der dringende Tatverdacht, den Abschuss von MH17 angeordnet zu haben

3. Die Folgen der Untersuchung nach ICAO-Regeln

Im Fall der Untersuchung von Flug MH17 gilt, was bei jeder Untersuchung nach ICAO-Regeln gilt: sie ist auf die Feststellung der Ursachen eines Unfalls oder Zwischenfalls beschränkt. Mögliches Verschulden von Personen oder Fragen der Haftung aufzuklären ist nicht *Ziel* einer ICAO-Untersuchung. Aus dieser Zielsetzung ergeben sich Verschwiegenheitspflichten und Verwertungsverbote von Erkenntnissen, aus denen Rückschlüsse auf ein Straf- oder zivilrechtliches Verschulden abgeleitet werden könnten. Die Regelungen sind im Annex 13 zur Konvention von Chicago aus dem Jahr 1944 detailliert beschrieben, bedürfen aber, wie jede Norm, der Auslegung. Das zeigte sich bei der Untersuchung des Unfalls einer German Wings-Maschine, die von dem Co-Piloten in den französischen Alpen in selbstmörderischer Absicht gegen eine Felswand gelenkt wurde. Während

die niederländischen Behörden sich nach über einem Jahr immer noch „dezidiert“ an die „non-disclosure“-Regelungen des Annex 13 hielten, informierte die französische Staatsanwaltschaft binnen Tagen Presse und Öffentlichkeit nicht nur über die Ergebnisse der Auswertung des Flugschreibers und des *Voicerecorders*, sondern auch über die Krankengeschichte des Co-Piloten, der schon während seiner fliegerischen Ausbildung wegen Depressionen auffällig geworden war. Der Fall wurde in wenigen Tagen geklärt, weil die französische Staatsanwaltschaft nicht sklavisch dem Wortlaut der „non-disclosure“-Regelungen folgte, sondern diese den Umständen des Falles entsprechend anpasste.

Im Falle der MH17-Untersuchung behinderten aber nicht nur die ICAO-Regelungen beziehungsweise ihre restriktive Auslegung die Ermittlungen. Einen mindestens ebenso großen Anteil an den „komplexen Umständen“ dieser Untersuchung hatte ein Übereinkommen der vier untersuchenden Staaten, mit denen diese im August 2014, also zu Beginn ihrer Ermittlungen, sich geeinigt hatten, Entscheidungen nur einstimmig zu treffen. Damit hatte jeder der teilnehmenden Staaten ein Veto-Recht, das es ihm ermöglichte, jeden Beschluss, jeden Bericht und jeden Fortschritt zu blockieren. Der Antrag vom Juli 2015 an den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen, durch Bildung eines Sondertribunals der Vereinten Nationen die bestehenden Kommissionen der Niederlande (OVV und JIT) aus der Verantwortung zu entlassen ist vermutlich der Versuch, einen sonst drohenden Offenbarungseid zu vermeiden. Ein Indiz dafür ist, dass der Entwurf des Abschlussberichtes wie schon der Zwischenbericht, nach Meinung nicht nur der Russen mehr Fragen aufwirft, als er beantwortet.

Der Antrag, über ein vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen neu zu bildendes Sondertribunal die bestehenden Kommissionen aus ihrer

Verantwortung zu entlassen, ist vielleicht verständlich, wenn man die Dinge aus niederländischer Sicht betrachtet.

Auch wenn der von den Niederlanden nach dem Veto Putins gegen ihren ersten Versuch angekündigte „Plan B“ Erfolg haben sollte, also die Vereinten Nationen noch irgendwie in die Untersuchung eingebunden werden, bleiben ein Jahr Leerlauf und die Erinnerung an zwei Verfahren, die dem Westen nicht zur Ehre gereicht haben. Mit der Verhängung empfindlicher Sanktionen gegen Russland, bevor dessen Schuld oder wenigstens Mitverschulden an dem Abschuss von MH17 eindeutig feststand, haben die Staaten der EU ohne Not Grundprinzipien des Rechtsstaats aufgegeben. Sie können jetzt darüber nachdenken, was der Ministerpräsident der Niederlande wohl gemeint hat, als er verkündete, die Vereinten Nationen müssten übernehmen, „damit jetzt (!) den Hinterbliebenen der Opfer von MH17 Gerechtigkeit widerfahre“. Wollte er damit andeuten, dass die von seiner Regierung eingesetzten Kommissionen ein Jahr lang nicht das Ziel der Gerechtigkeit, sondern andere Ziele verfolgt hätten? Und geht es *nur* um die Hinterbliebenen der Opfer, um Kinder, die ihre Eltern, und um Väter und Mütter, die ihre Kinder verloren haben? Geht es nicht auch um die Millionen von Menschen, die darauf vertraut haben, dass ihre Regierungen nicht zynisch das Leben von hunderten von Flugzeugpassagieren aufs Spiel setzen? Haben diese Menschen nicht das Recht zu erwarten, dass Regierungen, die ihr Vertrauen so sehr enttäuscht haben, für ihre Taten zur Rechenschaft gezogen werden, ob sie nun selbst Morde in Auftrag gegeben, „nur“ fahrlässig Hunderte getötet oder gewusst haben, was geplant war, und dennoch geschwiegen haben?

4. Wie soll es weitergehen? Was können die Deutschen tun?

Es bleibt als letzte Frage: wie soll es weitergehen? Ist die Eröffnung eines neuen internationalen Verfahrens vor Abschluss der laufenden Verfahren sinnvoll? Mit Sicherheit nicht. Was, wenn der für Oktober angekündigte Abschlussbericht der nach ICAO-Regeln arbeitenden Kommission tatsächlich erscheint, aber ähnlich nichtssagend ausfällt wie der Zwischenbericht, und auch das „Joint Investigation Team“ die Arbeit abschließt, ohne dass die unter Ziff. I 14 dieser Untersuchung aufgeführten Fragen entweder zufriedenstellend beantwortet werden oder aber mitgeteilt wird. welches Mitglied der Untersuchungskommission mit welcher Begründung den Ergebnissen der Untersuchung nicht zugestimmt hat.

Deutschland sollte in jedem Fall in geeigneter Weise die USA auffordern, die Beweise für die Beschuldigungen der Separatisten und Russlands vorzulegen oder sich bei den zu Unrecht an den Pranger Gestellten zu entschuldigen.

Schließlich sollte Deutschland nicht müde werden, bis zur vollständigen Aufklärung der Verantwortung für den Abschuss von MH17 in allen zwischenstaatlichen und internationalen Gremien, in denen es vertreten ist (UNO, EU, OSZE, Europarat und NATO) die Staaten und die Staatengemeinschaften immer wieder daran zu erinnern, dass man eine solch zynische Missachtung von Menschenleben nicht vertuschen kann oder zu den Akten der „unaufgeklärten Fälle“ legen darf.

