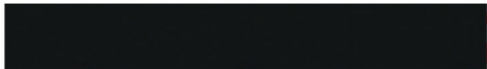
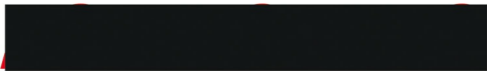
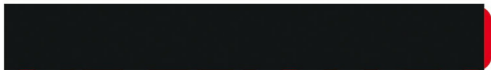


JÜRGEN
ROTH

VERSCHLUSS
AKTE S 







Econ

wer für die Katastrophe verantwortlich war – der Flugzeugkapitän.

Die *Bild am Sonntag* titelte am Tag nach der Katastrophe: »Unser Nachbarland unter Schock. Polen, wir weinen mit Dir!« Und gleich danach die fette Schlagzeile: »Dreimal startete die Tupolew TU-154M in Smolensk durch, weil die Piloten die Landebahn nicht sehen konnten. Beim vierten Versuch zerschellte die Regierungsmaschine im Birkenwald.«⁶ Ähnlich war die Berichterstattung in der *Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung* vom 11. April 2010: »Der Pilot habe vier Landeversuche unternommen, sagte der Vizechef Kommandeur der russischen Luftwaffe, Sergej Rasygrajew. Wegen des Nebels soll dem Piloten angeboten worden sein, im weißrussischen Minsk oder in Moskau zu landen.«⁷ Doch der habe sich geweigert und sei trotzdem gelandet. Sogar die deutsche

Pilotenvereinigung Cockpit meldete sich zu Wort: »Nach Ansicht der deutschen Pilotenvereinigung Cockpit deutet beim Absturz von Smolensk viel auf eine Beeinflussung des Piloten hin. Bis zur Auswertung der Flugschreiber könne man zwar nur über die Absturzursache spekulieren, sagte Jörg Handweg zu *stern.de*. »Doch dass vier Anflüge versucht wurden, legt nahe, dass hier Druck auf die Piloten ausgeübt wurde.« Vier Landeanflüge seien »sehr ungewöhnlich«, sagt Handweg, selbst erfahrener Flugkapitän.«⁸

Mit dem jetzigen Wissensstand verglichen stimmt nicht viel an diesen Meldungen – und trotzdem prägen sie in der deutschen wie europäischen Öffentlichkeit bis heute das Bild dessen, was in Smolensk geschah. Tatsächlich gab es nie die in vielen Medien erwähnten vier Anflüge auf den Militärflughafen. Das wird der ansonsten

höchst umstrittene Bericht der offiziellen Moskauer staatlichen Untersuchungskommission feststellen, der am 12. Januar 2011 in Moskau veröffentlicht wurde, weltweit auf breite Resonanz stieß und das öffentliche Meinungsbild bis heute auch in Deutschland entscheidend prägt.

Nach dem Absturz der Präsidentenmaschine ordnete der russische Präsident Dmitri Medwedew für den 12. April 2010 eine eintägige Staatstrauer an. »Im Namen des russischen Volkes spreche ich mein tiefstes und aufrichtiges Beileid aus.«⁹ Sein amerikanischer Kollege Barack Obama sagte, der Tod Kaczyńskis sei »verheerend für Polen und die Welt«. Es waren große Worte, genau wie die des russischen Ministerpräsidenten Wladimir Putin. Ihn hatte Medwedew zum Leiter der staatlichen Untersuchungskommission ernannt, um die Unfallursachen aufzuklären. Wladimir Putin

versicherte nach dem Unglück die vollständige Aufklärung und volle Kooperation mit den polnischen Behörden. Auch die russische Generalstaatsanwaltschaft eröffnete ein Verfahren, wegen »Verletzung der Sicherheitsbestimmungen«. [10](#) Aus dem Versprechen der russischen Regierung, für eine vollständige Aufklärung und Kooperation zu sorgen, ist nichts geworden. Bei meinen Recherchen stieß ich dafür auf zahlreiche offensichtliche Ungereimtheiten, Vertuschungsmanöver und Manipulationen hinsichtlich der Umstände des Absturzes.

Tatsache ist, dass die russische Regierung indirekt vom Absturz profitierte. Denn vollkommen unerwartet verfügte der Kreml nicht nur über die Handys und Blackberrys der politischen und militärischen polnischen Elite, sondern auch über streng geheime Verschlüsselungssysteme. Sie wurden von der Nato für eine sichere

Satellitenkommunikation benutzt und waren im Besitz der Kommandeure der polnischen Marine und Luftwaffe, die beim Absturz ums Leben kamen.¹¹ Nach dem Absturz wurden die Codes zwar sofort geändert. Befürchtet wurde jedoch, dass mit den gehackten Nato-Codes der russische elektronische Nachrichtendienst, die Agentur für Regierungskommunikation und Information, künftig neue Codes knacken könnte. Ob Handys, Blackberrys oder geheime Dokumente – nichts davon wurde den polnischen Behörden jemals zurückgegeben.

Eine zentrale Frage blieb zudem bisher unbeantwortet: Warum haben sich die polnische und die russische Regierung einer unabhängigen internationalen Untersuchung des Absturzes beharrlich verschlossen? Nach dem Absturz der malaysischen Passagiermaschine MH 17 im Sommer 2014 in der Ukraine forderte der polnische