

Versaute Atmosphäre

Mit anonymen Briefen wollte ein Staatsanwalt drei Verdächtige in einem Kidnapping-Fall unter Druck setzen.

Wochenlang schwiegen die Kidnapper beharrlich. Dann endlich meldeten sie sich mit einer knappen Parole: „Alles oder nichts.“

Sie bekamen alles. 1,5 Millionen Mark, in einer Tasche verpackt, warf der Fernsehreporter Franz Tartarotti aus einem fahrenden Zug, nach 149 Tagen Gefangenschaft war die Kölner Schülerin Nina von Gallwitz frei. 4200 Spuren verfolgte die Kriminalpolizei seit jenem 16. Mai 1982, Ergebnis: nichts.

Als längste Entführung in Deutschland ist der Fall Gallwitz Kriminalgeschichte, jetzt geht er auch in die Justizgeschichte ein. Um nach sechs Jahren drei Verdächtige noch überführen zu können, ersann der zuständige Kölner Staatsanwalt Rainer Gliss, 45, eine neue Fahndungsmethode – pfiffig zwar, aber hart am Rande der Gesetze.

Per Post ließ Gliss, anonym, den Männern Briefe zustellen, Inhalt: Kopien von Zeitungsartikeln über das spektakuläre Verbrechen und ein Zettel mit den schablonengeschriebenen Worten „Alles oder nichts“. Dann wurden die Telefone der drei Verdächtigen abgehört, um die Reaktion auf die sonderbaren Schreiben festzuhalten.

Ermittler Gliss bekam zwar keine verätherischen Worte zu hören, dafür aber einen Ruffel seiner Dienstherren. Während Nordrhein-Westfalens Justizminister Rolf Krumsiek milde von einem „Grenzfall“ zwischen Recht und Unrecht sprach, kritisierte Kölns Generalstaatsanwalt Bereslaw Schmitz das Vorgehen als „nicht unbedenklich“. Ein Tatverdächtiger, erklärte der oberste Ankläger, dürfe „grundsätzlich nicht zum Zwecke der Selbstbelastung getäuscht“ werden.

Allzu gram ist Schmitz seinem Staatsanwalt allerdings nicht. Schließlich sei „in besonderem Maße anzuerkennen“, heißt es intern, daß Polizei und Justiz sechs Jahre nach einer „solch schweren Straftat“ immer noch nicht lockerlassen.

Beide Behörden, vor allem die Kripo, haben im Fall Gallwitz einiges gutzumachen. Nach der Entführung der damals achtjährigen Nina am Morgen des 18. Dezember 1981 unterliefen den Fahndern etliche Fehler, die Sonderkommission war in zwei Lager gespalten. Gestritten wurde um die taktische Frage, ob die Polizei, die sich offiziell heraushielt, unterderhand offensiv operieren sollte.

Übergabetermine platzten, weil sich die Ermittler sichtlich nicht an die Weisung der Kidnapper gehalten hatten, „keine Polizei“ einzuschalten. An Hei-

ligabend 1981 befand sich Ninas Vater, der Bankprokurist Hubertus von Gallwitz, zwar mit dem Lösegeld in einem Zug, den die Erpresser genannt hatten; er wurde aber von über 100 Beamten in Zivil begleitet.

Am 30. Dezember war der Abwurf des Geldes von einem „privat gearhert klein 2-Mann-Hubschrauber“ (Erpresserbrief) geplant. Eingesetzt wurde jedoch ein mit Spezialgeräten bestückter Vier-Mann-Helikopter des Bundesgrenzschutzes.

Beim dritten Übergaberversuch sollte dann ein kleinerer Hubschrauber starten. Der aber mußte eine Stunde lang warten, bis Bundeswehr-Jets, von der Polizei angefordert, aufgestiegen waren – von dort sollte die Aktion mit



Entführungsoffer Nina von Gallwitz*
Kette gravierendster Verdachtsmomente



Staatsanwalt Gliss
„Alles oder nichts“

Hilfe von Wärmebildern, auf denen versteckte Personen und Fahrzeuge sichtbar gemacht werden können, festgehalten werden. Auf die Verzögerung reagierten die Kidnapper verprellt: „Haben kein Vertrauen mehr.“

Die Familie Gallwitz, die sich von der Polizei oftmals „falsch beraten“ fühlte und von den Nachrichten ihrer Tochter tief erschüttert war („Wiest ihr eigentlich wie lang ich schon hier bin?“), setzte auf zwei private Helfer: den Journalisten Tartarotti, im Herbst 1980 erfolgreicher Vermittler im Entführungsfall Kronzucker, und den einstigen Kriminaldirektor des Bundeskriminalamtes Hans Fernstädt.

Das ungleiche Paar – Tartarotti, ein Draufgänger mit Erfahrung als Kriegs-

Kopf – schaffte, was einer zerstrittenen Kripo in der „versauten Atmosphäre“ (Tartarotti) versagt geblieben war. Nach langen Verhandlungen mit verschlüsselten Nachrichten gelang es, die Kidnapper zu einem vierten Termin für die Geldübergabe zu bewegen.

Am 12. Mai 1982 saß Tartarotti im letzten Waggon des Nachtzuges D 209 von Dortmund nach Basel, ausgerüstet mit einem Funkgerät. Um 0.38 Uhr empfing er das Abwurfsignal: einen langen tiefen Ton. Kurz vor Andernach warf er die Tasche aus dem Abteiffenster gegen eine Mauer. Sekunden danach vernahm er ein weiteres Piepsignal, Bedeutung: „Tasche und Abwurfstelle gesehen.“

Tartarotti später: „Ich habe vor, während und nach der Übergabe Erkenntnisse gewonnen und auch weitergeleitet, die unter Umständen ziemlich klare Hinweise liefern können.“

Es gebe, assistierte Fernstädt, für weitere Ermittlungen „eine Reihe von Anhaltspunkten“ – beispielsweise „die Wahl des Ortes“.

Doch niemand in der 65köpfigen Sonderkommission kam auf die Idee, Funksignal und Abwurfstelle zu einer Spur zu kombinieren und die Fahndung auch um Andernach herum zu konzentrieren. Es geschah selbst dann nichts, als ein weiteres Indiz hinzukam. Zeugen wollten zur entsprechenden Zeit einen verdächtigen Wagen mit Neuwieder Kennzeichen gesehen haben.

Erst im Herbst letzten Jahres interessierte sich die Polizei für die rheinland-pfälzische Stadt. Beim Besuch einer Kneipe, schräg gegenüber der Abwurfstelle, auf der anderen Rheinseite, glaub-

* Am 16. Mai 1982; mit ihrer Mutter.

te ein Kriminalbeamter einen Tatverdächtigen erkannt zu haben – den Gastwirt. Markante Merkmale: dichter Bart, weitauseinanderstehende Augen, hohe Stirn. Ein solches Konterfei war, als Phantomphoto, in einer Sonderausgabe des „Bundeskriminalblattes“ und in Zeitungen gedruckt worden.

Wochenlang ermittelten Kriminalisten verdeckt im rechtsrheinischen Städtchen und trugen eine „Kette gravierendster Verdachtsmomente“ (ein Ermittler) zusammen. So läßt sich, von oberhalb der Ortschaft, die linksrheinische Bahnstrecke einschließlich der Abwurfstelle hervorragend beobachten. Auf eine verdächtige Frau paßt genau die Beschreibung jener Person, von der die kleine Nina monatelang versorgt worden war.

Im April beantragte die Staatsanwaltschaft beim Amtsgericht in Köln die Überwachung mehrerer Telephonanschlüsse im Raum Andernach. Zur Genehmigung genügt von Gesetzes wegen, daß „bestimmte Tatsachen den Verdacht begründen“, jemand sei „Täter oder Teilnehmer“ eines Verbrechens. Was jedoch die Tatverdächtigen am überwachten Telephon beredeten, brachte die Fahnder nicht weiter.

In dieser Lage entschloß sich Staatsanwalt Gliss, endlich „Leben in die Bude zu bringen“ (Kölns Kripochef Armin Mätzler) – und ab ging seine anonyme Post an die Verdächtigen.

Die Strafprozeßordnung verbietet zwar, bei einer Vernehmung die „Freiheit der Willensentscheidung und der Willensbetätigung des Beschuldigten“ zu beeinträchtigen, etwa „durch Mißhandlung ... durch Quälerei“ oder „durch Täuschung“. Und eine „Vernehmung“, die später im Prozeß verwendet werden darf, liegt unter Umständen selbst dann vor, wenn sich ein Verdächtiger am – abgehörten – Telephon verplappert.

Es gehöre schließlich „zum Wesen“ einer solchen Überwachung, argumentierte der Bundesgerichtshof (BGH) 1985 in einem Urteil, daß sie „zur Selbstbelastung des Beschuldigten führen kann“. Nachhelfen darf die Polizei dabei nicht, denn „durch Täuschung bewirkte Provokation der fernmündlichen Selbstbelastung“ sei, so der BGH in einer anderen Entscheidung, rechtswidrig.

Anonyme Schreiben hielt Staatsanwalt Gliss, anders als der Generalstaatsanwalt, allerdings nicht für eine „Täuschung“. Für ihn waren sie, eigenwillige Interpretation des BGH-Urteils, ein „neuer Fahndungsansatz“.

Die Auswertung der Bänder brachte nichts Belastendes. Eine Stimme und ein Name aber kam den Abhörern bekannt vor. Telephonisch fragte ein Mann nach, ob die Kneipe am Vatertag, zwecks Männerausflug, geöffnet sei.

Der Anrufer war ein Oberstaatsanwalt aus Köln.

VERKEHR

Starten und Seitensprung

Ein elektronisches Leit- und Informationssystem, das vor Staus warnt und Autofahrern individuelle Fahrtrouten weist, wird in West-Berlin erprobt.

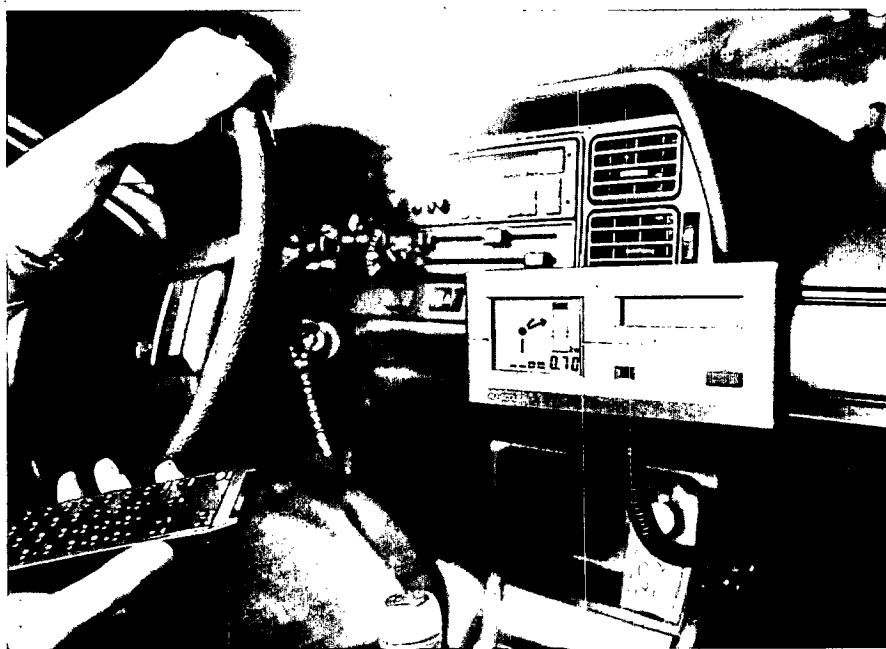
Aus dem Autoradio klingt Musik, aktuelle Meldungen zur Verkehrslage liegen nicht vor. Entspannt tritt der Fahrer, unterwegs von einem Berliner Außenbezirk in Richtung City, aufs Gaspedal.

Noch ehe sich der Verkehrsfluß ändert, wird im Wageninnern signalisiert, was einige Straßenzüge weiter los ist. Ein Leuchtpfeil auf einem kleinen Bildschirm neben Tacho und Uhr weist

Labors von Autobauern und Elektronikfirmen fast bis zur Serienreife konzipiert wurde, kommt in den Praxistest.

In der 1,9-Millionen-Stadt soll ein „Leit- und Informationssystem Berlin“ (LISB) erprobt werden, das auf Entwicklungen der Firmen Siemens und Bosch/Blaupunkt basiert – in dieser Größenordnung weltweit eine Premiere: In einer konzertierten Aktion wollen Industrie, Behörden und Wissenschaftler der Technischen Universität erkunden, ob solche Verfahren zur individuellen Verkehrsbeeinflussung dem kollabierenden Großstadtverkehr Entlastung bringen würden.

Sollte der Berliner Feldversuch positiv ausfallen, könnte der Verkehr in den Metropolen nach völlig neuen Regeln ablaufen. Die Manager der federführen-



Berliner Versuchsfahrzeug: Schwarze Box als Wegweiser

plötzlich nach links; aus einem Lautsprecher schnarrt eine synthetische Stimme „Achtung Unfall“.

Nach dem Abbiegen in die angezeigte Richtung erscheint auf dem Sichtgerät ein Symbol für Kreisverkehr, zweite Ausfahrt rechts. Die Pfeile weisen danach mal geradeaus, mal nach rechts. So wird angezeigt, wann ein Wechsel der Fahrspur nötig ist, wie groß der Abstand zum jeweiligen Abbiegepunkt und zum vorher einprogrammierten Fahrtziel ist – auf 100 Meter genau.

Der Fahrer folgt diesen Vorgaben. Als er am Ende einparkt, hat er zwei Verkehrsstaus umfahren und, der Verkehrssituation entsprechend, die optimale Anfahrtstroute hinter sich. Eine schwarze Box im Auto hat den elektronischen Wegweiser gespielt.

Was wie ein Stück von Orwell klingt, wird nun in West-Berlin Wirklichkeit. Die neue Technik, die in den High-Tech-

den Studiengesellschaft Nahverkehr, die öffentlich kontrolliert wird und Hersteller sowie Betreiber aus den einschlägigen Branchen zu Gesellschaftern hat, kennen denn auch keine Grenzen mehr. Prokurist Jürg Sparmann: „Wir denken nicht nur berlinisch, nicht nur bundesweit. Wir denken schon europaweit.“

So weit ist es noch lange nicht. Selbst wenn das System in der Praxis funktionieren sollte, ist unklar, ob es auch finanziert werden kann. Allein das Berliner Experiment ist schon mit 14 Millionen Mark veranschlagt, die sich, zu je einem Viertel, die beteiligten Industriefirmen, das Bundesministerium für Forschung und Technologie und der Senat von Berlin teilen. Autoproduzenten wie VW, Daimler-Benz oder BMW als Sponsoren wurden zusätzlich um Beiträge gebeten.

An 220 der 1250 Kreuzungsampeln wurden Informationsbaken installiert,