

Im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland

Interner Bericht der ASD an:

- die Verkehrsüberwachung Nordrhein / Westfalen zur Kenntnis
- den Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld E. David

Wir haben Sie bei der Zustellung dieses Dokuments darüber in Kenntnis gesetzt, dass der hier folgende Text streng vertraulich ist. Die Zustellung erfolgt im Auftrag des Bundesministers.

Dieser Bericht soll Ihnen das „Bielefelder Problem“ schildern. Es geht um die Ergebnisse der Forschungsgruppe ASD (Aktuelle Stauforschung in Deutschland) zum Bielefelder Berg (BAB A2). Hier der Inhalt des Quartalberichtes:

Autor: Arthur Rabe / ASD Karlsruhe z. Zt. In Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

angesichts unerwarteter Ergebnisse möchten wir zunächst den gesamten Vorgang bis zum heutigen Tage nochmals darlegen. Unser Gebiet der Forschung ist der Straßenverkehr und hier speziell die Ursachenforschung für Staus. Durch unsere internationale Ausrichtung haben wir Zugriff auf die Daten von globaltraffic.com und wir können durch globale Vergleiche sehr leicht Rückschlüsse auf regionale Eigenheiten nehmen. Im ersten Schritt verglichen wir beispielsweise mit Kollegen aus den USA und Kanada Stauhäufigkeiten durch Unfälle.


Dabei stellte sich schnell heraus, dass unfallbedingte Verkehrsbehinderungen in Deutschland deutlich seltener vorkommen als in den Vereinigten Staaten. Durch eine gezielte Einzelfallanalyse wurde schnell klar, dass z. B. in dem Segment „Baustellen, Wegearbeiten und Leitsysteme“ die deutsche Vorgehensweise als die bessere anzusehen ist als diejenige in Übersee. Eine Abordnung der US Verkehrsbehörde ist in diesen Tagen im Ruhrgebiet um sich hier umfassend zu informieren. Falls man die tödlichen Unfälle in den USA in diesem Bereich auf das deutsche Niveau senken könnte, so rettet dies jährlich über 15.000 Menschen das Leben. Dies als kleiner Hinweis auf die Nützlichkeit unserer Anstrengungen.

Der zweite Vergleich innerhalb dieser Nationenwertung behandelte das Thema der „Inexplicable Traffic Jams“. Dieser Ausdruck bedeutet „grundloser oder unerklärlicher Stau“. Hier geht es um Situationen, die Ihnen sicherlich bekannt sind bzw. gleich bekannt vorkommen: Sie geraten in einen Stau. Sie erwarten irgendwann nach der Standzeit oder nach einem zähfließenden Verkehr den Grund für die Wartezeit zu entdecken. Doch genau das Gegenteil ist der Fall: es gibt keine Engstelle und keinen Unfall, es ist weit und breit keine Baustelle zu sehen und auch sonst ist kein Grund für den soeben erlebten Stau zu erkennen.

Es zeichnet sich nun sogar ab, dass die Anzahl an Staus ohne konkretes Vorkommnis höher ist als die Stauanzahl mit einem auslösenden Ereignis. Sofern solche Zusatzdaten je Einzelvorgang vorlagen, meldeten wir diese von 1999 bis heute täglich von Deutschland aus an die internationale Globaltraffic - Datensammelstelle in San Mateo County (San Francisco). Im Vergleich mit den USA und Kanada schnitt die Bundesrepublik Deutschland auch hier hervorragend ab, jedoch gab es einen Wermutstropfen.

Es gibt in Deutschland einen Ort, der im Bereich dieser unerklärlichen Staus einen extrem hohen Wert aufweist und es handelt sich hier um die in Ostwestfalen beheimatete Stadt Bielefeld.

Neben einem leicht überhöhten Wert für die Staugefahr durch Unfall / Panne hat der Autobahnabschnitt auf der A2 zwischen dem Autobahnkreuz Bielefeld bis zur Abfahrt Bielefeld Mitte einen so hohen Wert bei diesem Stauphänomen, dass die Mitglieder des Expertengremiums vor einem Rätsel standen.



Wir beauftragten daraufhin eine Gruppe unseres Teams der Angelegenheit auf den Grund zu gehen. Anfangs wurden nur die reinen Daten in Form von Stauhäufigkeit und durchschnittlicher Verweildauer aufgezeichnet. Es gab einige Thesen für diese Situation in Ostwestfalen:

These 1:

Die Anstiege an beiden Seiten des Bielefelder Bergs überfordern technisch veraltete PKW und LKW und diese verursachen durch Bremsmanöver des aufschließenden Verkehrs die Stausituationen.

Fakt:

Technisch veraltete PKW und LKW verursachen zwar Rückstaus, jedoch ist dieses Staumerkmal im Vergleich z. B. zu den Kasseler Bergen deutlich seltener anzutreffen.

These 2:

Verkehrsteilnehmer aus Ostwestfalen fahren langsamer als der bundesdeutsche Durchschnitt.

Fakt:

Ostwestfälische Verkehrsteilnehmer fahren im Mittel nicht langsamer als der bundesdeutsche Durchschnitt. Wenn man die Einzelgruppen in Ostwestfalen beleuchtet fällt nur auf, dass Fahrzeuge mit dem Kennzeichen LIP zur Langsamkeit neigen. Ein eigenständiger Zweig unserer Organisation beleuchtet übrigens dieses Verhalten im Rahmen einer bundesweit ausgelegten Studie über **Bauern, Wenigfahrer** und Verkehrsteilnehmern aus strukturschwachen Regionen sowie deren Mischformen (Forschungsgruppe BWS).

These 3:

Intensiver Wildwechsel am Bielefelder Berg verursacht Bremsmanöver.

Fakt:

Der Wildwechsel in dem untersuchten Streckenabschnitt verursacht deutlich weniger Stauvorkommen als das Mittel der bundesdeutschen Waldstreckenabschnitte.

These 4:

Politisch motivierte Umweltschützer oder Autobahngegner befahren absichtlich sehr langsam den Abschnitt.

Fakt:

Es konnte bisher in keinem Fall eine politisch motivierte Tat nachgewiesen werden. Es gab auch keine Hinweise auf Einzelpersonen (Geistesranke, linke oder rechte Aktivisten, Studenten oder Gruppierungen mit politischem und / oder anderem Gefährdungspotential).

These 5:

Die Sprengelanlage am Bielefelder Berg spielt eine Rolle.

Fakt:

Die Sprengelanlage hat keine statistisch messbare Relevanz auf die gesamte Stausituation in Ostwestfalen. Extreme Kälte oder intensiver Schneefall führen nach wie vor zu dem gleichen Problem des unerklimmbaren Berges und die zumeist konventionellen Wettersituationen degradieren dieses System zu einem teuren Prestigeobjekt ohne Wirkung. Darüber hinaus gab es alleine im Frühjahr 2006 siebzehn belegte Vorkommnisse, wo Verkehrsteilnehmer nach Einsatz der Sprengelanlage subjektiv die Fahrbahn wieder als „einwandfrei“ empfunden haben, die Geschwindigkeit erhöhten und dann durch Schneewehen oder vereiste Teilbereiche verunfallten.

Die vorgenannten Punkte ergaben somit leider keinerlei Erklärung für die vorhandene statistische Abnormität in Bielefeld.

Im dritten Quartal 2006 wurde dann glücklicherweise die finanzielle Ausstattung unserer Aktivitäten seitens des Ministeriums deutlich gestärkt. Wir sind hierdurch in die Lage versetzt worden, den Streckenabschnitt genauer und mit besserer technischer Ausrüstung untersuchen und beobachten zu können.

Wir installierten im Anschluß je 7 Kameras auf beiden Seiten des Bielefelder Bergs. Jeder Verkehrsteilnehmer, der eine unerwartete Bremsung vornahm wurde im Anschluß herausgewunken und von unserem Team befragt. Es wurden die verschiedensten Gründe angegeben, welche von uns immer im Anschluß auf Plausibilität geprüft wurden. Hier eine Tabelle von Aussagen und Ergebnissen der ersten Tage unserer Nachforschungen:

Datum	Fahrzeug	Aussage Fahrer/in	Ergebnis der Untersuchung
01.08.2006	PKW	„Gegenstand prallte auf Windschutzscheibe“	Kastanienreste auf der Scheibe festgestellt.
01.08.2006	LKW	„erschreckt durch Aufprall eines Vogels oder Kleintiers auf die Motorhaube“	Das Tier befand sich noch an der Außenverkleidung. Es handelte sich um ein Eichhörnchen, welches bereits seit mindestens einer Woche verendet war.
01.08.2006	Bully	„Ast wurde auf Fahrbahn geweht“	Der Ast wurde von einer unserer Kameras aufgezeichnet, Nur gab es zu dem Zeitpunkt keinen Wind, der diesen Ast auf die Fahrbahn hätte wehen können.
01.08.2006	PKW	„Person auf Autobahn mit schwarzem Stock“	Nicht im Winkel der Kameras, nicht prüfbar.
02.08.2006	PKW	„Dringende Pause wegen einer Notdurft eingelegt. Ein Typ gekleidet wie ein Schäfer war plötzlich da und der drohte mir meinen Pillermann abzuschneiden, wenn ich urinieren sollte“	Nicht aufgezeichnet, nicht prüfbar
02.08.2006	PKW	„nasser, heller Gegenstand klatschte auf Windschutzscheibe“	McDonalds Getränkebecher, mit Urin gefüllt, sichergestellt.
02.08.2006	LKW	Panne durch Reifenplatzer „Auf und ab laufende Person im Wald mit stechendem Blick beobachtete mich bis ich ihn ansprach. Danach entfernte sich der Typ.“	Vorgang aufgezeichnet. Die Beschreibung ist glaubwürdig, da der Fahrer gestikulierend in Richtung Wald aufgenommen wurde.
02.08.2006	LKW	„zähe Masse prallte auf Windschutzscheibe“	Reste von Fomitopsis pinicola festgestellt. Es handelt sich um einen feuchten, schmierenden und rottrandigen Baumpilz.
02.08.2006	Bully	„Die Warnleuchte für die Motortemperatur blinkte, deswegen hielt ich an. Eine Person in einer Toga oder so rannte zu meinem Bully. Ich bekam Angst und fuhr weiter.“	Vorgang aufgezeichnet, die Aussage entspricht der Wahrheit. Die fremde Person wurde leider nur schemenhaft aufgenommen.

Eine große Anzahl der Vorkommnisse werden demnach von einer unbekannt Person ausgelöst. Die Gegenstände und Tierkadaver, welche auf Fahrbahn oder Fahrzeuge auftrafen, müssen von diesem Mann ausgehen. Hier sei nochmals erwähnt, dass die Situation leider dauerhaft ist und der Täter extrem geschickt unsere Überwachung umgeht. Auch die bereits seit langem eingeschaltete Polizei konnte dieses Treiben bisher nicht unterbinden.

Der 11.09.2006 war der einzige Tag seit Beginn der Überwachung ohne Eingriff des Täters in den Straßenverkehr. An diesem Tage durchkämmte eine Hundertschaft der Polizei den Bereich ohne jeden Hinweis.

Es ist zu beachten, dass eine Kenntnis über diese Angelegenheit außer unseren Mitarbeitern nur dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee vorliegt (mit Geheimhaltungsstufe 3). Die intensive Recherche bei allen Vernommenen, die direkten oder auch nur Sichtkontakt mit der unbekannt Person hatten ergab unwiderlegbar, dass sämtliche Befragten die identische Person gesehen haben. Seit näherer Kenntnis der Details bezeichnen wir Fahrer, die auf Grund des unbekannt Mannes eine Bremsung durchführen, als Opfer.

Wir ließen nun diejenigen Opfer, die den Täter sahen, ein Bild des Mannes zeichnen. In Zusammenarbeit mit der sehr kooperativen Bielefelder Polizei konnten wir dann anhand von Aussagen und Zeichnungen ein Phantombild des Täters anfertigen.

Der Täter und somit Verursacher des „Bielefelder Problems“ sieht so aus:



Der Mann ist zwischen 165 und 170cm groß und von kräftiger Statur. Die Augenfarbe wurde überwiegend als blau und blaugrau geschildert. Die Haare sind hell, jedoch nicht blond. Die Farbe wurde mit „weiß“ oder „hellgrau“ beschrieben.

Der Mann spricht akzentfreies Deutsch mit ostwestfälischem Einschlag.

Besonders hervorgehoben wurde durch einen Großteil der Vernommenen, dass die Person über einen stechenden Blick verfügt und einen sehr gepflegten Eindruck macht.



Zudem wurde in 97,4% der Fälle auch immer ein Stab erwähnt, den der Mann bei sich trug. Da dieser Stab auch sehr oft Bestandteil der Zeichnungen war, hier eine Skizze (Stabhöhe ca. 10cm größer als der Täter, also ca. 175-180cm):

Es handelt sich hierbei um einen als Wanderstock benutzten Runenstab. Die hier gezeigte Form wurde fast durchgängig von den Opfern so gezeichnet. Der Stab besteht wahrscheinlich aus rußgeschwärztem Holz und enthält feingearbeitete Runeneinkerbungen.

Der Runenstab ist in diesem mysteriösen Fall bisher das erste Indiz. Wir stellten diese Informationen anschließend in die deutsche Täterprofil – Datenbank. Nach längerer Recherche hatten wir zur Kenntnis zu nehmen, dass die Eigenschaften des Falles einzigartig sind. Etwas Vergleichbares gab es in der Bundesrepublik bis zum heutigen Tage noch nie.

Wir wollten nun natürlich anhand unserer gewonnenen Detailkenntnisse noch mehr über den Täter erfahren. Aus diesem Grunde wählten wir den bundesweit bekannten und in Bielefeld lebenden Täterprofil-Ermittler Helmut Westerjohänner aus, eine Beurteilung vorzunehmen. Diese möchten wir Ihnen hier in ungekürzter und unveränderter Version vorlegen:

Beurteilung / Täterprofil von H. Westerjohänner

Zu Beginn meiner Analyse möchte ich der Person einen Namen geben. Wenn man sich intensiv mit einer Persönlichkeit auseinandersetzt und die Beweggründe für vorgenommene Taten ergründet ist es hilfreich, sein Gegenüber mit einem Namen ansprechen zu können. Dies also wie bei jemandem, den man wirklich kennt.

In meinem Bericht spreche ich ab sofort bei der gesuchten Person von Helmar. Der Name wurde nicht zufällig gewählt, denn es ist ein germanischer Vorname, der „berühmter Schützer“ bedeutet. Nun ist es ja so, dass bisher nur die „Taten“ gesammelt wurden. Es steht also fest, dass sich diese Person in der Nähe der Autobahn aufhält. Durch eine Vielzahl an „Aktionen“ zwingt Helmar Verkehrsteilnehmer zu Bremsungen. Ich habe nun meinerseits die ASD gebeten mir die Daten der einzelnen Vorkommnisse zu übergeben.

Hierbei gibt es einige Tatsachen, die verwundern. Bei den bis jetzt registrierten Fällen wurde nicht ein einziger Personenschaden registriert. Auch Unfälle sind eher die Ausnahme, da Helmar anscheinend immer Fahrzeuge auswählt, die trotz der eingeleiteten Bremsung keine extremen Situationen hervorrufen.

Dies lässt nur eine Schlussfolgerung zu: Helmar arbeitet nicht alleine. Er ist der Führer einer Gruppe mit hervorragenden lokalen Ortskenntnissen. Die Mitglieder dieser Vereinigung beobachten genau den Verkehrsverlauf und Helmar wird nur tätig, wenn sein vorgegebenes defensives Schema peinlich genau eingehalten wird. Die Gruppe hat aus meiner Sicht sogar subjektiv edle Ziele, nämlich die Verbannung des Straßenverkehrs aus dem Wald.

Helmar setzt sich also intensiv für den Schutz des Waldes ein. Er wirft Unrat zurück auf die Straße und hindert Menschen daran, Fäkalien zu hinterlassen. Es gibt sogar Berichte bei den Opfern, die schmunzeln lassen: hier warf ein Auslieferfahrer einer regionalen Bäckerei morgens eine leere Zigarettenschachtel Marke Prince Denmark aus dem Fenster seines Lieferfahrzeugs. Am Nachmittag bei seiner zweiten Tour wurde ihm seine eigene Schachtel wieder zurück in sein Fahrerhaus geworfen, weswegen er bremste und dann von der ASD befragt wurde. Der Mann ist sicher, dass es die eigene Schachtel war, da er eine Lieferadresse auf die Pappschachtel geschrieben hatte.

Nun werden Sie trotzdem fragen, warum die installierten Kameras so selten Bilder geliefert haben. Dies liegt daran, dass die Gruppe über die gesamte Installation Bescheid weiß. Die Mitglieder dieser Gruppe haben entweder genaue Kenntnis über jede einzelne Kamera, oder der oder die Täter wissen sogar vorher, wo die Kameras aufgebaut werden. Es besteht sogar die Möglichkeit, dass einer oder mehrere Täter selber Polizisten sind oder waren.

Kommen wir nun zu dem Wanderstab. Die Form des Wanderstabes ist eindeutig. Helmars Stab enthält die germanische Rune Thurisaz, welche Streit, Auseinandersetzung und Kraft der Verteidigung bedeutet. Die Form der germanischen Rune Thurisaz ähnelt diesem Zeichen |> und ist einem Dorn zur Verteidigung

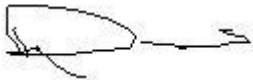
nachempfunden. Dies lässt Rückschlüsse auf Helmar zu: Helmar ist fasziniert und inspiriert von der naturverbundenheit germanischer Schamanen. Er setzt sich für eine unberührte Natur und für einen unbelassenen Wald ein. Er zieht in seinem Weltbild gegen eine Natur verschlingende Technologie ins Feld, die er mit archaischen Mitteln zu bekämpfen versucht.

Die Person Helmar hat einen hohen bis sehr hohen Bildungsgrad und gleichzeitig eine ökologische wie aber auch rechtskonservative Grundeinstellung. Er hat mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit seinen Arbeitsplatz verloren oder er wurde aus einer Dienststellung suspendiert. Mit dieser Situation kann Helmar nicht umgehen und sucht sich ein ganz klar eigenbestimmtes Betätigungsfeld.

Helmar wird im regulären Parteienspektrum kaum in Erscheinung getreten sein, sondern eher im Rahmen kleiner und verschworener Außenseitergruppen, die jedoch durch das vorhandene Ideal politisch aktiv sein müssen.

Wir haben dieses Zwischenergebnis und die Einschätzung zunächst nur für den internen Gebrauch freigegeben. Wir erhoffen uns dadurch Vorteile bei der Aufklärung des Falles. Darüber hinaus entsprechen wir dem Wunsch des Ministers, dass politisch motivierte Straftaten erst nach Feststellung der allgemeinen Ablehnung öffentlich angezeigt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Artur Rabe
ASD Karlsruhe