



# 47 Säcke, voll mit Koks

**Kriminalität** Im August 2012 kaperte die Drogenmafia einen Business-Jet und zwang die Crew zum Kokaintransport über den Atlantik. Seitdem lebt der deutsche Pilot unter neuer Identität.

Es gibt nicht viele Orte, die besseren Schutz vor krimineller Energie bieten als ein internationaler Flughafen. Was soll passieren zwischen Videokameras, Wachleuten und Röntgengeräten? Jeder Fluggast ist registriert, jeder Pilot überprüft, jede Putzfrau sicherheitsgecheckt. Der Flughafen von Valencia, Venezuelas drittgrößter Stadt, wird zusätzlich vom Kommando 24 der Bolivarischen Nationalgarde bewacht. Bei Passagieren ist die Einheit verrufen. Im Internet beschwerten sie sich über deren Umgangsformen, bis zu dreimal werde man durchsucht vor dem Abflug. Auch der venezolanische Geheimdienst hat seine Leute am Arturo Michelena International Airport.

Karl Lückert\* kann über so viel vermeintliche Sicherheit nur lächeln. Er ist in Valencia gelandet, als Pilot einer Privatmaschine, wie sie Konzernchefs, Reiche und Prominente buchen. Im August 2012 sollte er auf dem Arturo Michelena einen 1 simplen Zwischenstopp einlegen. Doch dann kam alles anders. So anders, dass er in den folgenden Tagen vor der Wahl stand, sein Leben zu verlieren oder als Drogenkurier zu fungieren; dass er danach alle Brücken zu seiner bisherigen Existenz abrechen und eine neue Identität annehmen musste; und dass nun, gut zwei Jahre später, darüber entschieden wird, ob der,

Mann, dem Lückert in die Falle gegangen war, sich demnächst vor einem US-amerikanischen Gericht verantworten muss.

In einer Nacht im August standen die Männer der Nationalgarde plötzlich auf dem Rollfeld. Lückert schaute in die Läufe der Maschinengewehre, er schrie: „No. No baggage.“ Und musste dann mit ansehen, wie die Militärtruppe unbeeindruckt Säcke aus Geländewagen in seinen Jet lud. 47 weiße Kunststoffsäcke, gefüllt mit Kokain. Er erlebte, wie sie seinen Kopiloten mit dem Tod bedrohten. Und realisierte, dass Sicherheit auch auf Flughäfen ein relativer Begriff sein kann.

### Das Geheimnis der Schönen

Karl Lückert beschreibt seinen Job gern als Chauffeurdienst. Seine Maschine, eine schneeweiße Bombardier vom Typ Global Express, fliegt bis zu 11390 Kilometer non-stop. Mehr als 30 Millionen Euro kostet der Business-Jet für 8 bis 19 Passagiere. „Ich bin ein Taxifahrer, nur in der Luft.“

Die Anmietung solcher Privatflugzeuge erfolgt in der Regel durch spezielle Agenturen über einen Marktplatz im Netz. Gefragt sind vor allem die typischen Reichen-Routen wie Moskau—Nizza.

Das Schweizer Charterunternehmen, für das Lückert unterwegs ist, erhält bei der internationalen Bieterschlacht den Zuschlag für einen Auftrag der Firma Princess Aviation in Beirut. Innerhalb von

### Opfer Lückert\* im Cockpit

„No, no baggage“

drei Tagen soll es von Marokko in die Karibik nach Trinidad und Tobago gehen, weiter auf das südamerikanische Festland von Venezuela und schließlich in den westafrikanischen Staat Benin. Als Preis werden 186000 Euro vereinbart.

Die Odyssee, die sich durch Verhörprotokolle, Ermittlungsergebnisse des Bundeskriminalamts (BKA), der libanesischen und venezolanischen Polizei und durch Erinnerungen des Piloten rekonstruieren lässt, beginnt am 10. August in Casablanca, mit nur einer Passagierin an Bord: Ryma Taouk. Lückert beschreibt die damals 37-Jährige als „Eyecatcher“. Sie sei attraktiv, sehr offen, sehr freundlich, schick gekleidet gewesen.

Im Internet finden sich Bilder der Dame, die sowohl die australische als auch die libanesischen Staatsbürgerschaft besitzt. Zu sehen ist eine Frau mit hochgesteckten dunklen Haaren und weißer Bluse. Im Netz tritt Taouk als preisgekrönte Innenarchitektin auf, die Filialen in Beirut, Dubai und Sydney betreibt. Lückert hatte Ryma Taouk vor dem Flug gegoogelt. Privatpiloten machen das routinemäßig, um während der Reise ein wenig Small Talk betreiben zu können.

Während die Bombardier über den Atlantik schwebt, erzählt Taouk davon in Beirut zu leben und dort in der Partyszene unterwegs zu sein. In Venezuela werde ihr Freund Eddy zusteigen. Vor allem mit der jungen Stewardess versteht sich die Kundin auf dem Weg über den Atlantik bestens.

Eine erste Irritation gibt es, nachdem der Global Express wunschgemäß auf Tobago gelandet ist. Ryma Taouk will im Ho-

tel Hilton absteigen, doch das steht auf der Nachbarinsel Trinidad. Die Frau weiß offensichtlich nicht, dass Trinidad und Tobago von Wasser getrennt sind. Sie hat auch keine Einreisegenehmigung für den Inselstaat. „Komisch, schlecht organisiert“, sagt sich Lückert. Doch reiche Kundschaft ist mitunter ein wenig weltfremd, und so sorgt der Pilot dafür, dass Taouk im Coco-Reef-Hotel unterkommt, das seine Gäste in einem Rolls-Royce chauffieren lässt.

Am folgenden Tag verlässt der Jet mit der Kennung 9H-FED Trinidad um 21.55 Uhr Ortszeit. Der Grund des Zwischenstopps bleibt rätselhaft. Auf dem eineinhalbstündigen Flug nach Venezuela kommt Ryma Taouk ins Cockpit, via Satellit telefoniert sie auf Arabisch. Die Stimmung ist gut, die Landung sanft.

Taouk fährt ins Hotel, Lückert lässt den Jet auftanken Coco-Reef-Hotellich, wie viele Uniformierte in der Nähe sind. Als der Global Express mit 20 000 Liter Kerosin versorgt ist, lenkt er ihn auf eine neue Parkposition. Das Bodenpersonal weist ihn an, die Maschine nochmals um 180 Grad zu drehen. Das ist ungewöhnlich.

Den Sinn der Aktion werden die Piloten erst viel später begreifen: Der Jet ist jetzt so positioniert, dass die Kameras und Scheinwerfer des Flughafens den Ladebereich nicht erfassen.

Ein Airport-Mitarbeiter reicht Lückert ein Handy. In gebrochenem Englisch wird ihm nahegelegt, er solle das Flugzeug einfach offen stehen lassen und mit seiner Besatzung ins Hotel fahren. Ein Chauffeur stehe bereit. Doch Lückert lehnt ab. Ein Flugzeug offen stehen zu lassen verstößt gegen die Sicherheitsrichtlinien. Die Besatzung will auch nicht ins Hotel. Am folgenden Mor-

gen soll es um sechs Uhr weiter nach Afrika gehen. Mit ein paar Handgriffen können in dem Global Express Betten hergerichtet werden. Das spart der Crew Zeit und ermöglicht einen längeren Schlaf. Kurz darauf ruft Ryma Taouk an und versucht, die Besatzung ins Hotel zu locken. „Da waren wir schon leicht genervt über diese fürsorgliche Art“, erinnert sich Lückert.

Die Crew legt sich in ihre Betten. Doch der Schlaf ist nur kurz. Gegen zwei Uhr klopft es an der Tür. Wieder ist es ein Mann mit einem Handy, es werde gleich Gepäck kommen, sagt die Stimme im Telefon. „No, no!“, schreit Lückert in den Hörer.

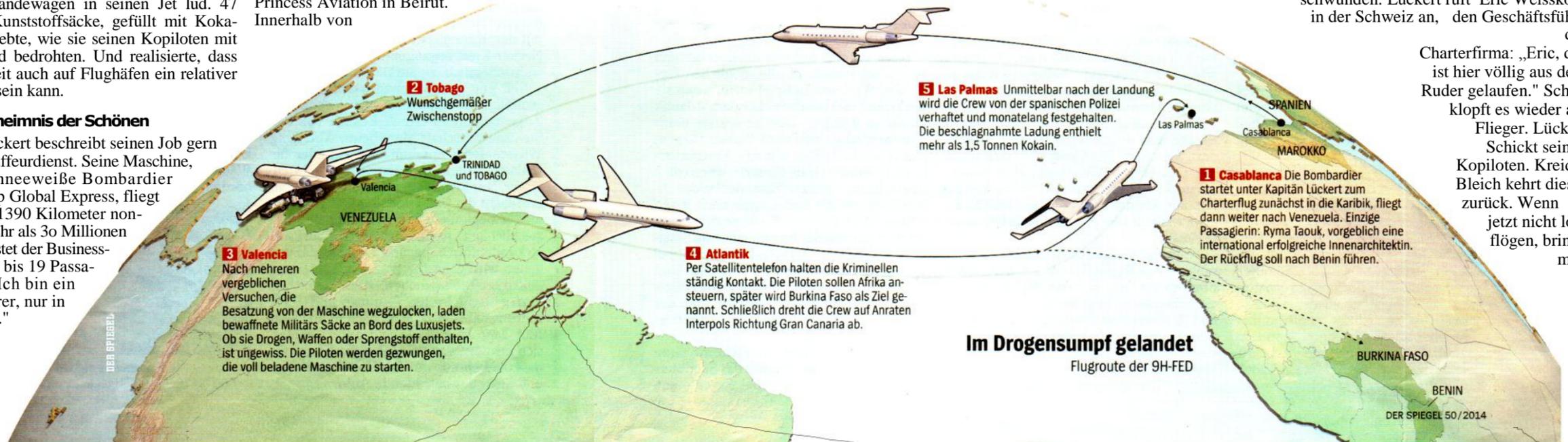
Von nun an geht alles schnell. Zwei dunkle Geländewagen tauchen auf. Bewaffnete Männer öffnen die Ladeluke. Säcke fliegen hinein. „Stopp!“, ruft Lückert, doch da sieht er auch schon eine Gestalt aus dem Laderaum in die Passagierkabine kommen. Der Mann trägt grüne Tarnkleidung, er hat eine Pistole am Bein festgeschnallt. „Das war jemand“, erinnert sich Lückert, „mit dem man nicht diskutiert.“

Rasch füllt sich das Flugzeug mit Säcken aus gewebtem weißem Kunststoff, in der Mitte ein großes rotes Kreuz. Lückert: „Das war wie eine Lawine, und wir waren völlig hilflos.“

Nach 20 Minuten ist der Luxusflieger voll mit Säcken — 47 Stück. Sie liegen im Gang, auf den Sitzen, im Laderaum. Und vor dem Jet stehen sechs bis acht Bewaffnete. Der Besatzung ist klar, dass sie auf sich allein gestellt ist. Dass hier alle unter einer Decke stecken. „Der ganze Flughafen muss involviert sein“, ist sich Lückert sicher, „die lokale Polizei kann für uns keine Lösung sein.“

So schnell wie die Geländewagen vorgefahren waren, sind sie auch wieder verschwunden. Lückert ruft Eric Weisskopf in der Schweiz an, den Geschäftsführer

der Charterfirma: „Eric, das ist hier völlig aus dem Ruder gelaufen.“ Schon klopft es wieder am Flieger. Lückert schickt seinen Kopiloten. Kreidebleich kehrt dieser zurück. Wenn sie jetzt nicht losfliegen, bringe man



\* Name von der Redaktion geändert.



Festgesetzter Jet auf Gran Canaria: Die Crew landet in Einzelzellen

sie um, lautet die Botschaft. Lückert schaut aus dem Fenster nach hinten: Unter den Flügeln stehen Militärs mit Maschinengewehren. Nur die dünne Metallhaut des Flugzeugs trennt sie von 20000 Litern Kerosin. „Es ist zum Fliegen gebaut, nicht als Panzer“, flüstert Lückert seinem Kopiloten zu.

„Wir haben gehofft“, erinnert sich der Pilot, „da kommt gleich einer mit der Kamera und sagt: Herzlich willkommen bei ‚Verstehen Sie Spaß‘.“ Doch es kam keiner. Für einen Moment überlegt Lückert, ob er zur Piste rollen und kurz vor dem Start die Säcke einfach hinauswerfen soll. Er verwirft die Idee, die Verfolger würden sie einholen.

Der Flughafen ist über Nacht geschlossen. Zwischen null und sechs Uhr darf niemand starten oder landen. Lückert versucht, den Tower zu erreichen, doch niemand meldet sich. Die Landebahn ist nur spärlich beleuchtet, und die Crew hat keine Ahnung, wie schwer ihre Ladung ist.

Vollgetankt kann der Jet 2,2 Tonnen Last aufnehmen. Sind die Säcke schwerer, dann könnte die Startbahn zu kurz sein. Doch haben sie eine Wahl?

Lückert gibt Gas - und um 2.26 Uhr hebt die Bombardier ab. Die Ladung scheint gut austariert. Die Drogenhändler haben offenbar gewusst, wie viele Säcke an Bord dürfen.

#### Der Feind fliegt mit

Seit dem Start sind kaum zehn Minuten vergangen, als ein Anruf auf dem Satellitentelefon eingeht. Man solle weiterfliegen, sagt die Stimme auf Englisch, dann passiert der Crew nichts, auch „den Familien zu Hause nicht“. Die Drohung ist ernst zu nehmen. Denn die Drogendealer geben zu verstehen, dass sie nicht nur die Nummer des Satellitentelefon kennen, sondern auch Passdaten, Herkunftsländer, Anschriften. Die Stewardess hat mit Ryma Taouk auch über Privates gesprochen.

Was wird unter diesen Umständen aus 9H-FED? Beim Betreiber in der Schweiz wird es hektisch. Man erinnert sich an den Fall der Air Luxor im Jahr 2004. Damals war eine Maschine in Caracas aufgebracht worden, vollgestopft mit Drogen. Der Kopilot sei über Jahre festgehalten, das Flugzeug beschlagnahmt worden. Für Geschäftsführer Weisskopf geht es jetzt auch um den Millionenwert des Global Express, denn Eigentümer der Maschine ist ein deutscher Geschäftsmann.

In der Schweiz traut man der Crew „zu 99 Prozent“. Aber natürlich gibt es auch das eine Prozent, dass die Besatzung in den Coup verstrickt sein könnte. Es ist inzwischen Sonntagmorgen, und Weisskopf erreicht über den Flughafen Zürich niemanden, der helfen könnte. Über Google findet er eine Interpol-Nummer in Lyon. Dort geht ein Ermittler ans Telefon, bedankt sich für die Informationen. Doch er meldet sich erst nach Stunden wieder.

Im Cockpit der Global Express klingelt fortwährend das Telefon. Die fremde Stimme will die genaue Position des Flugzeugs wissen. Die Besatzung befürchtet anfangs, die Position der Maschine werde zudem vom Boden aus überwacht.

Noch weiß niemand, was in den Säcken ist. Die Reißverschlüsse sind mit Kabelbindern gesichert. Die Crew traut sich nicht, diese zu öffnen. Was, wenn eine Bombe versteckt ist? Mit einem GPS-Tracker gekoppelt, könnte sie womöglich auslösen - etwa wenn der Jet die geforderte Flugroute verlässt.

Während Interpol noch immer schweigt, meldet sich Ryma Taouk auf dem Satellitentelefon. Sie entschuldigt sich, sagt, sie habe das nicht gewollt, und es tue ihr leid. Lückert verliert die Contenance. Er schreit sie an, sie habe das Leben der Crew ruiniert. Lückert denkt an seine Freundin, an seine vierjährige Tochter zu Hause. Die Besatzung habe Angst, in

sechs Stunden tot zu sein. Taouk sagt, sie sollten einfach wie verlangt ins afrikanische Benin fliegen. Sie werde für ein Tankfahrzeug sorgen, und gleich nach dem Ausladen der Säcke könne der Jet nach Europa weiterfliegen.

Die Crew glaubt ihr kein Wort. Die Piloten überlegen, nicht nach Afrika zu fliegen. Deshalb müssen als Erstes die Familien in Sicherheit gebracht werden. Die Besatzung ruft daheim an, Lückert sagt seiner Freundin, sie solle sich die Tochter schnappen und untertauchen.

Endlich meldet sich Interpol in der Schweiz. Der Ermittler hat in Venezuela nachgefragt. Der Jet sei gestohlen gemeldet. Interpol warnt: Man bekomme weder das Flugzeug noch die Mannschaft aus Benin heraus. Endlich werden auch Polizeibeamte zu den Familien der Crew geschickt.

Die Zeit für Plan B ist reif. In der Schweiz wird gerechnet. Wie weit kommt der Jet mit der Tankfüllung? Von allen europäischen Zielen liegt Gran Canaria am nächsten. Interpol befürwortet eine Landung auf den Kanaren und sagt der Crew Zeugenschutz zu.

Lückert ändert den Kurs, schaltet den Transponder zur Positionsangabe aus. Der Jet fliegt nun quasi unsichtbar. Außerdem lässt ihn der Pilot auf über 14 Kilometer steigen und weicht damit dem gängigen Luftverkehr der Linienmaschinen aus. Wenn die Drogenhändler sich telefonisch melden, gibt die Crew ihnen die Koordinaten der Route gen Afrika durch.

Die Stimme am Telefon gibt jetzt Burkina Faso als Ziel an. Immer neue Flughäfen werden genannt, meist militärische Anlagen. Doch der Jet kann nicht überall landen. Er misst 30 Meter Spannweite, 800 Meter freie Fläche braucht er zum Landen, 1,8 Kilometer, um in die Luft zu kommen. Außerdem muss die Piste 45 Tonnen Tragfähigkeit haben.

Noch einmal diskutieren Lückert und sein Chef Weisskopf alle möglichen Optionen. Was zum Beispiel wäre, wenn sie die heiße Fracht einfach über dem Atlantik abwerfen würden? Der Jet müsste dafür extrem niedrig über dem Wasser fliegen, denkt Lückert. Der erhöhte Kerosinverbrauch würde Gran Canaria womöglich unerreikbaar machen. Einer der beiden Piloten müsste die Ladeklappen nach innen ziehen. Doch die liegt direkt an den Triebwerken, die wiederum eine enorme Saugkraft entwickeln. Das Risiko ist groß, bei der Aktion einen Mann zu verlieren. Und was wäre in Las Palmas? Würde die Polizei keine Säcke finden, unterstellte man der Crew womöglich, sie habe die Drogen irgendwo deponiert.

Während des Sinkflugs Richtung Gran Canaria schaltet der Kopilot das Satellitentelefon aus. Als der Global Express auf

setzt, sind es noch 45 Minuten bis zur geplanten Ankunftszeit in Afrika.

Die Spanier in Las Palmas - durch Interpol informiert - erwarten den Jet mit einem Großaufgebot der Polizei. Vermummte Beamte der Grupos Operativos Especiales de Seguridad stürmen den Flieger, die Crew wird abgeführt. Pilot, Kopilot und Stewardess sind seit Stunden auf den Beinen, sie haben die Drogendealer reingelegt, aber beendet ist ihre Odyssee damit noch lange nicht. Sie kommen erst in Haftzellen auf dem Flughafengelände, dann auf die Hauptwache in Las Palmas.

Allmählich geht der Besatzung auf, dass hier wieder etwas schief läuft. Der Kopilot versteht ein wenig Spanisch. Er hört den Polizisten sagen: „Dem Kleinen geben wir drei, vier Bier, dann singt er wie ein Kanarienvogel.“ Die Crewmitglieder gelten offenbar als Beschuldigte, sie landen in Einzelzellen im Keller. Zwei mal drei Meter groß. Vorn ein Gitter vom Boden bis zur Decke, kein Tageslicht, keine Toilette. 30 Grad Celsius. Jeder bekommt eine Gummimatte zum Schlafen.

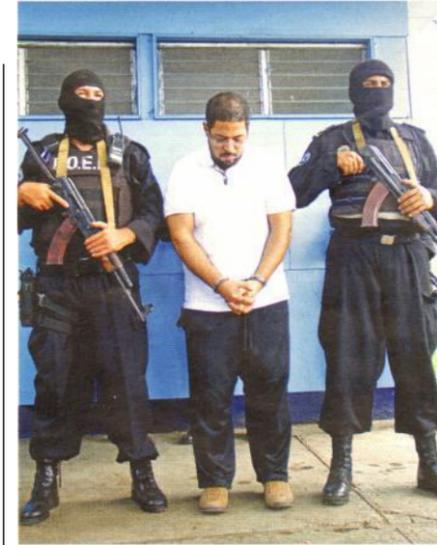
Die Spanier sind stolz, einen ganz großen Fisch an Land gezogen zu haben. In der Zeitung werden Bilder der Maschine gezeigt, mit den Kokssäcken davor. Das Inselblatt *Canarian Weekly* berichtet von der „wichtigsten Anti-Drogen-Operation der letzten Jahre“. Spanien leidet unter der Wirtschaftskrise, überall wird gespart. Auch die Polizei soll Personal abbauen. Ein spektakulärer Fang wie dieser ist für die Beamten ein Geschenk des Himmels.

Was folgt, kann Eric Weisskopf bis heute nicht verstehen: Alle Zusicherungen seines Verbindungsmannes bei Interpol seien gebrochen worden, aus Opfern habe man potenzielle Täter gemacht. Den Pflichtverdigern der Crew sind zunächst die Hände gebunden. Ihnen wird gesagt, die Akten seien geheim. Es folgen vier Wochen, in denen nichts passiert. Die zuständige Richter in ist im Mutterschaftsurlaub, ihre Vertreterin lässt den Fall erst einmal liegen.

Acht Wochen ist die Besatzung bereits in Haft. Das Flugzeug steht noch immer in Spanien. Die Firma verliert Tag für Tag Zehntausende Euro, der Eigentümer des Jets wird unruhig.

#### Im Knast mit Kinderschändern

In Venezuela gönnt sich Innenminister Tareck El Aissami einen großen Auftritt. Man sei davon ausgegangen, sagt er in einer Pressekonzferenz zu dem Fall, dass das Flugzeug entführt wurde. Die Behörden hätten dann das Verbindungsbüro der Vereinten Nationen informiert und den Ermittlungsapparat angeworfen. So sei die Maschine auf den Kanarischen Inseln abgefangen worden. Dass sich die Crew selbst gestellt hat, erwähnt der Minister nicht. Alles läuft gegen Lückert und seine Besatzung.

Verdächtiger Pereda  
Ein Geschenk des Himmels

Die spanische Polizei hat die 47 Säcke inzwischen gewogen und untersucht: 1588 Kilogramm Kokain. Die Ermittlungen geraten in Teilen zur Farce. Der Cockpit Voice Recorder könnte ein wichtiges Beweisstück sein, doch er wird erst nach Wochen ausgebaut. In der Zwischenzeit hatten die Polizisten den Flieger immer wieder betreten und dabei den Hilfsgenerator eingeschaltet - weshalb die Aufnahmen des Transatlantikflugs überspielt worden sind. Am Ende hören die Spanier ihre eigenen Gespräche auf dem Band. Das BKA ermittelt in alle Richtungen, es liefert Belege auf die Kanaren, welche die Crew entlasten.

Im Gefängnis, in dem die Besatzung einsitzt, sind auch etliche Venezolaner. Was, wenn die Drogenschmuggler sich mit deren Hilfe rächen? Lückert sitzt mit Spaniens gefährlichstem Kinderschänder ein, er spricht mit Mördern, mit Drogenkurieren. Die Behörden vor Ort verwehren Lückerts Lebensgefährtin das Besuchsrecht. Sie ist aus Deutschland angereist und wird nicht vorgelassen. Ohne Trauschein sei das unmöglich, so der erste Bescheid.

Im Oktober kommt Bewegung in das Verfahren. Karl Lückert wird zum Gefängnisdirektor geführt. Seine Eltern haben für die Besatzung die festgelegte Kaution über 60 000 Euro gestellt. Die Crew kommt auf freien Fuß, darf das Land aber nicht verlassen. Das Flugzeug wird zurückgegeben.

Zur selben Zeit stellt sich in Beirut eine Frau der örtlichen Polizei. Sie weist sich als Ryma Taouk aus und berichtet, als Passagierin für den Flug angeheuert worden zu sein. Der Auftraggeber habe ihr für die Aktion 30000 Euro versprochen. Von illegaler Ware sei die Rede gewesen, aber nicht von Drogen.

Der Mann, der sie angeblich für den Job angeheuert hatte, ist unter Ermittlern wohlbekannt: Ali Kleilat gilt als große Nummer

im internationalen Drogen- und Waffen-geschäft. Er führt mindestens sechs Alias-Namen, sein Geburtsjahr wird mal mit 1970, mal mit 1963 angegeben. Kleilat besitzt Reisepässe aus Liberia, den Niederlanden, Venezuela und aus dem Libanon.

Es gibt einen Bericht des Uno-Sicherheitsrats zu Kleilat. Darin geht es um einen Waffenschmuggel im Jahr 2003 nach Liberia. Eine von Kleilats Firmen war demnach an einer Luftfracht für das Regime von Charles Taylor beteiligt: 300 Gewehre vom Typ Kalaschnikow mit mehr als 700 000 Schuss Munition. Die Ermittler gehen von zahlreichen weiteren Waffendeals Kleilats aus.

Auch das BKA hat den Libanesen im Visier. Kleilat sei „bereits mehrfach Zielperson international ermittelnder Behörden wegen des Verdachts des international organisierten Rauschgift- und Waffenhandels“ gewesen. 2011 war etwa in der Dominikanischen Republik ein Flugzeug aufgebracht worden, das 1,1 Tonnen Kokain an Bord hatte. Nach Erkenntnissen der amerikanischen Drogenbehörde DEA gehörte auch in diesem Fall Ali Kleilat zu den Drahtziehern des Schmuggels, sie ließ international nach ihm suchen. Im Februar führte die weltweite Fahndung zum Erfolg: In Brüssel nahm ihn die Polizei fest.

Kleilat wird derzeit in Belgien streng bewacht. Zu Gerichtsterminen begleiteten ihn sechs Beamte in schussicherer Weste. Die Brüsseler Justiz hat inzwischen entschieden, Kleilat an die USA zu überstellen. Die Sache liegt nun beim Justizministerium.

Die Helfer auf dem Arturo Michelena International Airport sind ermittelt und festgesetzt worden. 18 Beteiligte kamen in Haft, darunter neun Beamte der Bolivari-schen Nationalgarde, zwei Männer des Zivilluftfahrtinstituts, ein Geheimdienstmitarbeiter, ein Fluglotse. Sie erhielten Schmiergelder, umgerechnet zwischen 19 000 Euro (ein diensthabender Offizier am Hauptkontrollpunkt zum AeroClub) und 188000 Euro (ein Gardeoffizier). Als Kontaktmann der örtlichen Bande zu kolumbianischen Drogenkartellen gilt ein Krimineller namens Efraim Pereda.

Es dauerte monatelang, bis die Crew wieder nach Deutschland zurückkehren durfte. Und fast ein Jahr, bis das spanische Strafverfahren gegen Lückert und die anderen Crewmitglieder eingestellt wurde. Die Polizei hat dem Piloten einen neuen Namen gegeben, er lebt mit seiner Familie in einer anderen Stadt. „Es ist nichts mehr so, wie es früher war“, sagt er bitter.

Nur den Beruf hat er behalten. Er chauffiert wieder Privatkunden. „Aber bei vielen fliegt das Misstrauen mit“, gibt Lücken zu. Von Reisen nach Venezuela und in den Libanon hat ihm das Bundeskriminalamt dringend abgeraten.

Arndt Ginzler, Martin Kraushaar, Steffen Winter