

Es sind Zeilen voller Bitterkeit, die Cem K. an seine Eltern richtet, kurz bevor er ins Kalifat aufbricht. Sein Abschiedsbrief beginnt mit den Worten „In Allahs Namen“, der Ton ist vorwurfsvoll. Er ist damals 27 Jahre alt, aufgewachsen im Norden Hamburgs, Sohn türkischstämmiger Eltern, die mit der plötzlichen Frömmigkeit des Sohnes nicht viel anfangen können. Sie hätten nie Verständnis für seine Religion gezeigt, beschwert Cem sich bei seinen Eltern, nun wolle er nicht mehr länger im Land der Ungläubigen leben. Am 5. Februar 2014 bricht Cem K. mit seinem bisherigen Leben, verlässt Deutschland und reist aus, mit dem Ziel Syrien. Das geht aus Unterlagen Hamburger Sicherheitsbehörden hervor.

VON PHILIPP WOLDIN

Einige Jahre später klingen seine Briefe ganz anders. Das Kalifat steht kurz vor dem Zusammenbruch, in der syrischen Stadt Rakka, der Hauptstadt des sogenannten Islamischen Staats, toben letzte Gefechte, kurdische Milizen rücken Häuserblock um Häuserblock vor. Der Islamische Staat zerfällt, irgendwann in der zweiten Jahreshälfte 2017 gerät Cem K. in Gefangenschaft. Mittlerweile wird er in einem Lager nahe der Stadt Qamischli im Norden Syriens festgehalten, das vom kurdisch-arabischen Bündnis „Syrisch Demokratische Streitkräfte“ (SDF) kontrolliert wird. Cem schreibt im Sommer 2018 einen Brief an seine Eltern, er ist auf Englisch formuliert. Es habe ihm sehr geholfen, dass sie ihn für seine Ausreise nicht verurteilt hätten. Er sei froh, dass sie für ihn da seien. Es ist der letzte Brief, den die Eltern von ihrem Sohn erhalten. Seitdem kämpft die Familie um eine Rückkehr. Deutschland, das „Land der Ungläubigen“, erscheint für die mutmaßlichen Gotteskrieger nun wieder verheißungsvoll.

Mahmut Erdem soll ihm dabei helfen, in seine alte Heimat überstellt zu werden, über das Rote Kreuz hält der Rechtsanwalt Kontakt nach Nordsyrien. Erdem empfängt in seiner Kanzlei in der Karolinenstraße, er betreut vier Hamburger Familien, deren Söhne und Töchter ins Kriegsgebiet ausgewandert sind. Einige sitzen wie Cem K. in Gefangenenlagern, andere sind bisher auf keiner der Listen der Kurden aufgetaucht. Die zwei jungen Frauen und zwei Männer sind in Norddeutschland aufgewachsen, die Eltern haben ausländische Wurzeln. Ihr Rechtsanwalt Mahmut Erdem steht im Austausch mit dem Auswärtigen Amt und setzt sich öffentlich dafür ein, dass die Bundesregierung deutsche IS-Kämpfer zurücknimmt, die in kurdischen Lagern ausharren.

Nach Angaben des Verfassungsschutzes sind bisher 86 Personen aus Hamburg in Richtung Syrien und den Irak ausgewandert, darunter 17 Frauen. Etwa 20 Hamburger seien in den Krisengebieten ums Leben gekommen, 29 Männer und drei Frauen sind zurückgekehrt. Viele Fragen sind offen: Wie soll man Verbrechen im weit entfernten Kriegsgebiet mit den Mitteln des deutschen Rechtsstaats aufklären? Wie gefährlich bleiben die Rückkehrer auch nach einer Haftstrafe? Sind sie resozialisierbar? All diese Fragen stellt sich auch die Bundesregierung. Und zögert mit einer Entscheidung.

In Hamburg hat Rechtsanwalt Mahmut Erdem eine klare Haltung dazu. Es brauche natürlich Sicherheitsvorkehrungen, viele der Kämpfer hätten Blut an

den Händen. „Ich bin aber der Meinung, dass Deutsche und in Deutschland aufgewachsene IS-Mitglieder, die Straftaten begangen haben, auch in Deutschland zur Rechenschaft gezogen werden müssen.“ Erdem ist in diesen Wochen ein gefragter Mann, während des Gesprächs klingelt immer wieder sein Smartphone. Dass ausgerechnet er zum öffentlichen Sprachrohr in den Medien für die IS-Gefangenen wurde, ist eine bemerkenswerte Pointe: Der Hamburger mit türkischen Wurzeln saß Ende der 1990er-Jahre für die Grünen in der Bürgerschaft, ist Erdoğan-Gegner und engagiert sich gegen islamistische Strömungen. „Ich lehne diese Ideologie vollkommen ab“, sagt Erdem. „Aber

Cem K. wird im August 1986 in Hamburg geboren, die Eltern sind türkischstämmig, Religion spielt zu Hause kaum eine Rolle. Er macht den Realschulabschluss und beginnt eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann, versucht es auch an einem Wirtschaftsgymnasium und studiert später im Bereich IT. Doch er gerät auch in den Fokus der Polizei: 2005 ist Cem an der Planung für einen Raubüberfall auf einen Kiosk in Bahrenfeld beteiligt. Cem K. jobbt dort und gibt drei Freunden einen Tipp, die Gruppe bricht ein Auto auf, im Rucksack Sturmhauben und Werkzeuge, und fährt damit zum Kiosk. Doch durch Zufall scheitert der Plan, auf dem Weg zum Tatort halten Polizeibeamte den als ge-

war mal anders: „Die Zeit“ veröffentlichte im September 2017 eine Reportage aus der umkämpften syrischen Stadt Rakka, im Text wird die Frau von Cem K. porträtiert, eine Deutsche aus Landshut. Dabei kommen auch Cem K. Eltern zu Wort. Seine Mutter macht sich Vorwürfe: „Wir haben den Fehler gemacht, dass wir ihm nicht zugehört haben.“ Sie hätten Gespräche über Religion immer abgelehnt, so hätten sie ihn allmählich verloren.

Sicher ist: Cem K. taucht vor seiner Abreise auf dem Radar der Sicherheitsbehörden auf, das zeigen Behördenakten. Der Staatsschutz des Landeskriminalamts vermerkt, dass Cem K. seine Stelle als Fitnesstrainer gekündigt habe, weil er nicht mehr mit Frauen zusam-

menarbeiten wolle. Er engagiert sich an den Koranständen der Lies-Bewegung in der Hamburger Innenstadt, die als Einfallstor zur radikalislamischen Szene gelten. Den Sicherheitsbehörden fällt auf, dass er zum Islam-Unterricht bei einem salafistischen Lehrer geht. Es sind die klassischen Eckdaten im Lebenslauf eines jungen Mannes, der in die Islamistszene abrutscht. Doch wer Cem K. anwarb, ob er selbst Anschluss suchte, das bleibt im Dunkeln.

Im Februar 2014 reist Cem K. über Istanbul ins Kriegsgebiet, die Hamburger Sicherheitsbehörden sind alarmiert. In einem Vermerk von 2017 heißt es: Von der Person gehe eine „erhebliche Gefahr“ aus, bei einer Rückkehr sei eine Distanzierung von der Ideologie „nicht zu erwarten“. Was genau er in Syrien und im Irak getan hat, das werden Gerichte klären müssen. Cem K. soll im Kalifat unter den deutschen Kämpfern angesehen gewesen sein und für einige deutsche Neuankömmlinge gebürtig haben, so erzählen es Menschen, die mit dem Fall vertraut sind.

Ein weiterer Hamburger, der dem Ruf der Islamisten folgte, ist Ferhat K. Eine Kopie seines Personalausweises, noch am 24. April 2014 verlängert, zeigt einen kräftigen jungen Mann mit stechendem Blick und Rauschebart. Seine Biografie gleicht an manchen Stellen dem Weg von Cem K., eine Radikalisierung im Schnelldurchlauf: Der Tod seiner Mutter wirft Ferhat K. aus der Bahn, er findet keine Ausbildungsstelle, zieht sich immer stärker zurück, betet stattdessen mit neuen Freunden in einer salafistischen Moschee in Harburg. Im Sommer 2014 reiste er von der Türkei nach Syrien aus, 2016 bricht der WhatsApp-Kontakt zur Familie ab. Heute sorgt sich seine Schwester um seinen Verbleib, auch er wird von Rechtsanwalt Mahmut Erdem vertreten. Auf den Gefangenenlisten der kurdischen Einheiten taucht er bisher nicht auf.

Wie gehen die Sicherheitsbehörden mit diesen Fällen um? „Wir haben beide Personen im Blick“, heißt es von der Hamburger Staatsanwaltschaft. Ob ein Ermittlungsverfahren wegen der Mitgliedschaft in einer terroristischen Vereinigung gegen beide Personen läuft, ob internationale Haftbefehle vorliegen, will weder der Generalbundesanwalt noch die Hamburger Staatsanwaltschaft offiziell bestätigen. Ebenso, ob die beiden Kämpfer als so genannte Gefährder geführt werden. Gegen Cem K. erlassen die Behörden 2017 nach Informationen von WELT AM SONNTAG eine Ausweisungsverfügung, die gültig ist bis 2027. Solch eine Verfügung richtet sich nur gegen ausländische Staatsbürger, Cem K. darf nicht mehr ins Schengengebiet einreisen. Das wirft Fragen auf.

Denn die Hamburger Behörden führen Cem K. als türkischen Staatsbürger, seine Eltern beharren laut ihrem Rechtsanwalt Mahmut Erdem darauf, dass er die doppelte Staatsbürgerschaft besitzt – und Deutschland damit für ihn zuständig ist. Der Sohn habe jedoch Dokumente wie seine Geburtsurkunde und den Pass mit ins Kriegsgebiet genommen. Auf Anfrage will sich die Ausländerbehörde nicht zu dieser Sachlage äußern. Sein Anwalt Mahmut Erdem sagt, dass sein Mandant in Syrien zwei Kinder mit seiner deutschen Frau Nadja bekommen habe. „Egal ob Cem nun Deutschtürke oder Türke ist, er muss in unserem Rechtsstaat vor Gericht kommen“, sagt Erdem. „Er hat zwei deutsche Kinder und ist in Hamburg geboren und aufgewachsen.“

Jetzt bitten sie die Ungläubigen um Hilfe

In Lagern in Nordsyrien warten viele deutsche IS-Kämpfer auf ihre Auslieferung. Wie gefährlich sind sie? Die Geschichte von zwei Hamburgern, die sich nach dem Kalifat sehnten

Deutschland hat auch für solche Bürger eine Verpflichtung, die mutmaßlich Straftaten begangen haben.“ Man dürfe die Verantwortung nicht auf die Kurden abwälzen, diese hätten schon unter hohen Verlusten den IS niedergedrungen.

Bei Fragen zu den Lebensläufen seiner Mandanten wird der Rechtsanwalt schmallippig. Immerhin so viel: Unter den vielen Jugendlichen, die sich dem IS anschlossen, sei Cem einer der wenigen, der viele positive Seiten in seiner Biografie mitbringe, ein Junge mit einem guten Elternhaus, sagt sein Anwalt. „Fast ein Intellektueller.“ Unterlagen der Sicherheitsbehörden und Gespräche mit Menschen, die mit dem Fall vertraut sind, ergeben ein differenzierteres Bild. Es ist die Geschichte einer kleinkriminellen Karriere, die typisch ist für viele deutsche IS-Kämpfer.

stohlen gemeldeten Wagen an. Cem erhält eine Strafe auf Bewährung. 2007 findet sich ein Diebstahl in den Akten, 2010 eine Anklage wegen Körperverletzung an der Diskothek Hi in Eilbek, Cem K. habe einem Geschädigten mehrmals ins Gesicht geschlagen, heißt es dort. 2013 meldet er einen Backshop bei der Gewerbeaufsicht an, zwischenrind arbeitet er als Fitnesstrainer.

An welchem Punkt radikalisierte sich Cem K., wie entglitt er seinen Eltern? Die Familie möchte keine Fragen mehr zu ihrem Sohn beantworten. Als immer mehr IS-Kämpfer in Gefangenenlagern strandeten, drängten viele Familien an die Öffentlichkeit. Sie versuchten, Druck auf die deutsche Bundesregierung zu machen, sich um eine Auslieferung zu bemühen. Nun, da seit Monaten nichts vorwärts geht, sind viele verstummt. Das

ANZEIGE

GUSTAFSEN & CO.
WIRTSCHAFTSRECHT | VERBODERRECHT

ANDREA DIECKMANN
EXPERTIN FÜR STADTHÄUSER, VILLEN UND EIGENTUMSWÄCHLUNGEN

T 040 41 40 95 32 | WWW.GUSTAFSEN.DE

Geteiltes Gleiten im umweltfreundlichen Sechssitzer

Welche Bedeutung Volkswagen seinem neuen Mobilitätsdienst Moia zumisst, der in Hamburg im April mit gleich einer ganzen Flotte an Elektrobusen an den Start gehen will, lässt sich schon an der Namenswahl dieses mehrere Hundert Millionen teuren Engagements ablesen. Moia sei der alt-indischen Sprache Sanskrit entlehnt und bedeute so viel wie „magisch“, so erklärt es der Pressesprecher Christoph Ziegenmeyer. Dreht man das Logo auf den Kopf, erscheinen die Versalien VW für Volkswagen, sowie die Buchstabenfolge IO in der Mitte, eigentlich I/O, die Abkürzung für „input/output“, einem Kommunikationsbegriff aus der Informatik.

VON DENIS FENGLER

Viel Vorschusslorbeeren also für das junge Unternehmen, das seinen Sitz in Berlin hat, nun aber nach Hamburg expandiert. Am Donnerstag stellte Vorstandschef Ole Harms die ehrgeizigen

Das verspricht das Unternehmen Moia mit seinen neuen Elektro-Rufbussen. Sie halten an über 10.000 Punkten in der Stadt, getankt wird mit Ökostrom. Doch die Sache hat noch einen Haken



Neuer Player: Ein Elektrofahrzeug der Firma Moia in der Innenstadt

Pläne in einer unscheinbaren Gewerbehalle in Groß Borstel vor, nahe der Papenreye hat das Unternehmen ihren ersten Betriebshof eingerichtet. Ein zweiter wird derzeit in Horn gebaut.

Von dort aus sollen die in Goldbronze lackierten und auf Basis des VW-Transporters Crafter eigens für den Mobilitätsdienst entwickelten Elektrobusse Hamburg erobern: Moia will seinen Fahrgästen den Komfort eines Taxis bieten, und dennoch durch ein Sharing-Modell auf die Umwelt schauen. Die Busse haben sechs Sitze, bieten Kindersitze, einen Stellplatz für Koffer oder anderes sperriges Gepäck. Die Plätze sind mit Ladebuchse für das Smartphone und Leselampe ausgestattet, der Motor wird mit Ökostrom gefüttert, auf Bestellung per App halten die Busse an einem der 10.000 möglichen Haltepunkte in der Stadt. Der Fußweg zum Ziel soll von dort nie länger als 150 Meter sein. Feste Haltestellen gibt es nicht. Während der Fahrt werden weitere Fahrgäste mit ähnlichem Ziel aufgenommen. Das Motto lautet: „Moia holt dich ab.“ Bezahlt wird mit der hinterleg-

ten Kreditkarte, der Fahrpreis soll im Durchschnitt bei sechs bis sieben Euro je Fahrt liegen. Moia will werktags von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts fahren, an Wochenenden durchgehend.

Ab Mitte April startet das Unternehmen mit 100 Fahrzeugen, produziert werden die Busse in Kleinserie bei Volkswagen in Osnabrück. VW investiert einen dreistelligen Millionenbetrag. Ein Jahr später sollen schon 500 unterwegs sein, später weit mehr als 1000 – wenn es denn eine Genehmigung dafür gibt. Denn hier liegt der Haken. Noch ist selbst die Lizenz zur Personenbeförderung auf vier Jahre befristet. Wie bei so vielen jungen, aufstrebenden Unternehmen ist die Investition von VW eine Wette auf die Zukunft.

In der Gewerbehalle, die ehemals einen Indoor-Spielplatz beherbergte, fallen dennoch Jubelbegriffe wie „Meilenstein“ und „Leuchtturmprojekt“. Die Ansprüche der Moia-Manager sind klar: „Wir sind gekommen, um zu bleiben.“ Vorstandschef Harms sagt: „Indem wir ähnliche Fahrten bündeln, erhöhen wir

die Effizienz des Straßenverkehrs. Unser Ziel ist, Lärm, Stau und Luftverschmutzung zu reduzieren.“ Elektrisches Fahren werde so für jeden verfügbar, eine Alternative zum eigenen Wagen geboten. Das Angebot versteht er als Ergänzung zum bestehenden Nahverkehr. Moia arbeitet mit der Hochbahn zusammen, dem städtischen Unternehmen, das Busse und das U-Bahn-Netz betreibt. Das Unternehmen soll in die Hochbahn-App Switch aufgenommen werden – auch wenn es ein privater Transportdienstleister bleibt. Die Busspur bleibt für die Elektrobusse von Moia tabu.

150 Entwickler beschäftigt Moia, 400 Fahrer hat das Unternehmen rekrutiert. Innerhalb eines Jahres will es auf 1000 Mitarbeiter wachsen, zu den Top 100 Arbeitgebern in der Stadt zählen. Die Pläne sind sehr ehrgeizig, weiß auch Harms. Er glaubt an sein Produkt, doch ob die Hamburger das auch tun werden, wenn die Busse erst einmal durch die Stadt rollen, ist noch ungewiss. „Wir gehen ins Risiko“, sagt Harms. „Die Verkehrswende braucht Zeit.“