

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/3083 —**

Rasterfahndung durch die Deutsche Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – E 10/12.08/28 Vm 85 – hat mit Schreiben vom 25. April 1985 die Kleine Anfrage im Namen der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Eine „Rasterfahndung“ durch die Deutsche Bundesbahn (DB) findet nicht statt und wird auch künftig nicht stattfinden.

Ähnlich wie Kaufhäuser, Banken und größere Nahverkehrsunternehmen unterhält die DB Einrichtungen zur Fernsehüberwachung sicherheitsgefährdeter Bereiche. Im Bereich der DB kommen dabei insbesondere Bahnübergänge und Schließfachanlagen in Betracht. Mit dem Begriff der „Rasterfahndung“ haben alle diese Einrichtungen nichts zu tun.

Das gilt auch für die Fernsehüberwachung auf den Bahnhöfen der Hamburger S-Bahn, bei denen zusätzlich zur Aufklärung von Unregelmäßigkeiten bei der Zugabfertigung Videoaufzeichnungen gefertigt werden. Die Notwendigkeit hierzu beruht darauf, daß die für die ordnungsmäßige Zugabfertigung verantwortlichen Aufsichtsbeamten sich bei dem in Hamburg eingeführten Betriebsverfahren nicht auf dem Bahnsteig, sondern in einer Zentrale befinden, von wo aus sie das Geschehen am Zuge auf Monitoren beobachten.

Werden die Züge von einem auf dem Bahnsteig eingesetzten Aufsichtsbeamten abgefertigt (z. B. oft in Verkehrsspitzenzeiten), werden keine Videoaufzeichnungen gemacht.

Die Videoaufzeichnungen dienen der Beweisführung und ausschließlich zur Aufklärung von Unregelmäßigkeiten bei einer Zugabfertigung oder bei Zwischenfällen auf den Bahnsteigen. Die Aufzeichnungen haben sich als Beweismittel bewährt, weil sie

eine Aufklärung aller sicherheitsrelevanten Vorgänge im S-Bahn-Verkehr ermöglichen.

Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz hat anlässlich einer Besichtigung der Überwachungsanlagen im Bereich der Hamburger S-Bahn festgestellt, daß die Kameras für die Fahrgäste sichtbar installiert, nicht beweglich und nicht für Nahaufnahmen geeignet sind. Die Aufnahmepraxis werde nicht geheim gehalten. Einen Datenschutzverstoß hat er nicht feststellen können.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verletzung von Grundrechten der Bürger, die Anlagen der Deutschen Bundesbahn benutzen, dadurch, daß diese Bürger ohne ihr Wissen abgebildet und diese Aufzeichnungen auf unbekannte Weise ausgewertet und für unbekannte Zeit an unbekanntem Ort gespeichert werden?
2. Welche Rechtsgrundlagen decken nach Auffassung der Bundesregierung diese Maßnahmen ab?

Die Bundesregierung hält den Einsatz moderner technischer Hilfsmittel durch Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben und Befugnisse – hier für die Deutsche Bundesbahn nach den §§ 4 und 38 Bundesbahngesetz – grundsätzlich für zulässig, wobei es im Einzelfall allerdings darauf ankommt, die Grenzen des Einsatzes der Technik im Hinblick auf die Gefahren für das Persönlichkeitsrecht des einzelnen Bürgers zu bestimmen.

Dieses Recht und das darin eingeschlossene Recht am eigenen Bild ist durch Artikel 2 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1 Abs. 1 des Grundgesetzes verfassungsrechtlich geschützt. Eingriffe sind an die Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gebunden. Deshalb muß das eingesetzte Mittel im konkreten Einzelfall tauglich, erforderlich und angemessen sein.

Bei Berücksichtigung dieses Maßstabes und der geschilderten Sachlage (siehe Vorbemerkung sowie Antworten zu den Fragen 5 bis 9) geht die Bundesregierung davon aus, daß die Aufzeichnungen Persönlichkeitsrechte Einzelner nicht verletzen.

Auch datenschutzrechtliche Vorschriften sind nicht berührt. Die Aufzeichnungen sind keine Datei im Sinne von § 2 Abs. 3 Bundesdatenschutzgesetz. Aufgrund der Videoaufzeichnungen ist es auch nicht möglich, ohne Hinzutreten weiterer Merkmale eine Person zu identifizieren. Auch bei dem Sparkassenüberfall in Pinneberg konnte der Täter nur durch weitere Beweismittel identifiziert werden.

3. Welche Bahnhöfe und Anlagen der Deutschen Bundesbahn sind von der Erfassung der beschriebenen Art ausgenommen, und mit welcher Begründung?

Fernsehüberwachung mit Videoaufzeichnungen finden im Bereich der DB nur im Hamburger S-Bahnbetrieb statt.

4. Seit wann sind die Erfassungsanlagen in Betrieb?

Die Fernsehüberwachungsanlagen sind seit 1979 schrittweise im Gesamtnetz der S-Bahn Hamburg eingeführt worden. Ihre Einrichtung wird in Kürze abgeschlossen.

5. Welche Personen des Bundesbahnpersonals wechseln die Videobänder oder andere Aufzeichnungsmittel der Erfassungsanlagen aus, und wohin liefern sie diese, mit welchen Sicherheitsvorkehrungen und in welchen zeitlichen Abständen?
6. Welche einzelnen Institutionen und Dienststellen werten die Aufzeichnungen aus?
7. Wo und für wie lange werden die Aufzeichnungen gespeichert?
8. Welche Kontrollinstanzen überwachen das gesamte Verfahren bis zur Löschung der Aufzeichnungen, sofern diese erfolgt?

Die Videoaufzeichnungen werden vom diensthabenden Leiter der Betriebsleitzentrale ausgewechselt und bis zu ihrer Wiederverwendung etwa sechs Tage – unter Verschluß – aufbewahrt. Mit der Wiederverwendung wird die alte Aufzeichnung gelöscht. Die Aufzeichnungen werden – ausschließlich zur Aufklärung von Unregelmäßigkeiten bei der Zugabfertigung – dem Dienststellenleiter des Bahnhofes Altona der S-Bahn übergeben, dem allein die Auswertung obliegt. Wegen der Auswertung durch die Strafverfolgungsbehörden vergleiche die Antworten zu Fragen 10 und 11.

9. Für welche Zwecke und mit welcher Berechtigung werden Kopien, auch von Einzelaufnahmen – wie im Falle Thesdorf –, von wem für wen angefertigt?

Für Bundesbahnzwecke werden keine Kopien angefertigt.

10. In welchen konkreten Fällen wurden bisher diese Aufzeichnungen ohne Wissen von Betroffenen zur Verfolgung von Straftatbeständen und mit welchem Ergebnis verwendet?
11. In welchen konkreten Fällen haben diese Aufzeichnungen zur Ermittlung der Täter von Belästigungen oder Gefährdungen oder sonstigen Benachteiligungen gegenüber Benutzern der Anlagen der Deutschen Bundesbahn geführt?

Im Rahmen der nach § 161 StPO zu gewährenden Amtshilfe hat die DB außer bei dem Überfall auf die Kreissparkasse Pinneberg in zwei weiteren Fällen den Strafverfolgungsbehörden Videobänder zur Auswertung überlassen. In den drei Fällen haben die Videobänder zum erfolgreichen Abschluß des Ermittlungsauftrages der Strafverfolgungsbehörden beigetragen.

12. Welche Kosten zu wessen Lasten hat die Herstellung und Installation dieser gesamten Anlagen mit allem Zubehör und den erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich deren Sicherung verursacht?
13. Welche Kosten zu wessen Lasten verursacht die Unterhaltung und Wartung, die Auswertung der Aufzeichnungen und die Sicherung dieser gesamten Anlagen beim Betrieb?
14. Welcher Personaleinsparungseffekt ist mit dem Betrieb dieser Anlagen bei der Deutschen Bundesbahn, beim Verfassungsschutz, bei der Polizei oder bei anderen beteiligten Organisationen und Dienststellen verbunden?

Die Fernsehüberwachungseinrichtungen im Hamburger S-Bahnbereich haben Gesamtkosten in Höhe von ca. 15 Mio. DM verursacht. Die Anlagen werden von der DB instand gehalten und gewartet. Besondere Aufwendungen für die Auswertung der Aufzeichnungen entstehen nicht.

Durch die Überwachungsanlagen konnte die DB ihren Personalbedarf um ca. 150 Mitarbeiter senken. Die Bundesregierung geht davon aus, daß durch die genannten drei Ermittlungsfälle bei Landesbehörden keinerlei personelle Auswirkungen entstanden sind.

15. Wie stellt sich die Bundesregierung zu der Tatsache, daß – wie Ermittlungen ergeben haben – die Überwachung sich weder zeitlich noch räumlich auf den engeren Bahnsteigbereich beschränkt, wie dies von der Bundesbahn im Fall Thesdorf behauptet wurde, daß vielmehr alle öffentlich zugänglichen Bereiche, vor allem der größeren Bahnhöfe, mit diesen Anlagen überwacht werden einschließlich Aufzeichnung und Auswertung?

Die Antwort ergibt sich aus der Vorbemerkung und der Antwort zu Frage 3.

16. Auf welche Weise wurden die Städte- und Gemeindeverwaltungen an der Entscheidung zur Installation der Überwachungsanlagen beteiligt, und welche Rechte haben sie ggf. zur Verhinderung solcher Anlagen auf dem Territorium der Deutschen Bundesbahn, soweit dieses im Hoheitsgebiet der jeweiligen Stadt und Gemeinde liegt?

Für die Einrichtung der Überwachungsanlagen ist die DB ausschließlich zuständig (§§ 4, 38 BbG). Eine Beteiligung der in der Frage angesprochenen Behörden ist gesetzlich nicht vorgesehen.

17. Ist die Bundesregierung bereit, einzelnen Bürgern das Recht auf Einsichtnahme und Kontrolle von sie betreffenden Aufzeichnungen und Auswertungen dieser Art zu gewähren?

Die Bundesregierung hat keine Bedenken, einzelnen Bürgern Einsichtnahme in die Aufzeichnungen und Auswertungen zu gewähren, wenn die DB dies im Interesse von Fahrgästen bei sicherheitsrelevanten Fällen für erforderlich hält.

-
18. Wie wurden die jeweils betroffenen Datenschutzbeauftragten bei der Entscheidung für diese Art der Überwachung beteiligt, und welche Stellungnahmen liegen von ihnen vor?

Der Datenschutzbeauftragte des Bundes wurde bei der Entscheidung über die Einführung der Überwachungsanlagen nicht beteiligt. Nach Überprüfung bestätigt er, daß die Videoaufzeichnungen keinen Datenschutzverstoß darstellen. Das System diene der Sicherheit des Bahnbetriebs und der leichteren Beilegung von Konflikten zwischen Fahrgäst, Bahn und Mitarbeitern. Belästigungen und Risiken für die Fahrgäste seien praktisch ausgeschlossen. Von einer unzumutbaren Überwachung der Fahrgäste könne man nicht sprechen.

Der Datenschutzbeauftragte tritt allerdings dafür ein, den gesetzlichen Datenschutz künftig auch auf stehende und bewegliche Bilder auszudehnen, um der Gefahr einer übermäßigen Video-Überwachung entgegenzutreten.

19. Warum dehnt die Bundesregierung die Erfassung nicht auf den gesamten öffentlichen Raum aus, wenn sich gezeigt haben sollte, daß die Anlagen auf dem Territorium der Deutschen Bundesbahn notwendig und bewährt sind?

Die S-Bahn in Hamburg ist gekennzeichnet durch eine große Zahl von Bahnhöfen in einem verhältnismäßig kleinen Gebiet. Die übrigen S-Bahn-Netze der DB weisen eine wesentlich größere Ausdehnung auf. Die von der Ausdehnung abhängigen Kabelkosten stellen einen hohen Anteil an den Investitionskosten dar; es führt dazu, daß nach den Untersuchungen der DB bei anderen S-Bahnen die Wirtschaftlichkeit einer Einrichtung mit Video-Anlagen nicht gegeben ist.

