

## Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Manuel Kiper, Manfred Such  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/865 —

### Maschinenlesbarkeit von Euro-Kfz-Kennzeichen

In verschiedenen Staaten sind bereits Verkehrslenkungs- bzw. -überwachungssysteme in Erprobung oder im Einsatz, die über die Fähigkeit verfügen, die Kennzeichen vorüberfahrender Kraftfahrzeuge maschinell zu lesen und auszuwerten. Die neuen Euro-Kfz-Kennzeichen verfügen in ihrem Schriftbild über neue Eigenschaften, die nach Ansicht von Fachleuten eindeutig dazu geeignet sind, ihre maschinelle Lesbarkeit durch Computersysteme zur Mustererkennung signifikant zu erhöhen. Erleichtert werden dabei sowohl die nachträgliche Auswertung von Bilddatenmaterial als auch die direkte Erkennung von Kfz-Kennzeichen durch Computer in Echtzeit – beispielsweise bei Garagen-Einfahrten oder an Mautstellen.

Eine signifikante Erleichterung der Maschinenlesbarkeit von Kfz-Kennzeichen kann bei der Entwicklung preisgünstiger Lesesysteme in wenigen Jahren zu einer weiten Nutzung durch private und öffentliche Stellen führen. Eine Folge wären nicht unerhebliche Datenschutzprobleme, wenn die Daten von Kraftfahrzeugen, die eine automatische Lesestelle passieren, erhoben, gespeichert und verarbeitet werden. Die Verfassung gebietet die frühzeitige Entwicklung von Normen zur Wahrung des informationellen Selbstbestimmungsrechts der Bürgerinnen und Bürger bei einer Erhebung derartiger Daten.

1. Welche Überlegungen waren für die Bundesregierung bei der Einführung der Euro-Kfz-Kennzeichen leitend?  
Hat dabei eine Maschinenlesbarkeit eine Rolle gespielt?

Mit der Einführung des Euro-Kfz-Kennzeichens ist die Bundesregierung einer Empfehlung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gefolgt.

Bei der Gestaltung des Euro-Kfz-Kennzeichens waren folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- Durch die Aufbringung des blauen Euro-Feldes von ca. 4 cm Breite geht Raum für die Beschriftung verloren. Dieser wird

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. April 1995 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

gewonnen durch Einführung einer neuen Schrift, die platzsparender gestaltet ist als die bisherige.

- Mit der neuen Schrift sollen nachträgliche Verfälschungen erschwert werden. Dies wird dadurch erreicht, daß jeder Buchstabe und jede Zahl individuell ausgestaltet wird. Zu vermeiden ist in Abkehr vom Konzept der alten Schrift, daß die einzelnen Buchstaben und Zahlen aus bestimmten wenigen Grundelementen abgeleitet werden. So muß z. B. verhindert werden, daß aus der „3“ durch Schließen der Bögen eine „8“ hergestellt wird oder daß aus einem „R“ durch Wegnehmen des Schrägstrichs ein „P“ entstehen könnte.
- Die neue Schrift ist – wie die bisherige Schrift – maschinenlesbar. Dies bedeutet, daß lediglich die Buchstaben und Ziffern des Kfz-Kennzeichens automatisch erfaßt werden. Die Zuordnung von Kfz-Kennzeichen zu einem bestimmten Halter erfolgt nicht durch die Maschinenlesbarkeit. Diese Zuordnung kann erst erfolgen, wenn nach einer entsprechenden Anfrage die betreffenden Halterdaten aus den Fahrzeugregistern übermittelt worden sind (vgl. auch Antwort zur Frage 4).
- Im übrigen ist sicherzustellen, daß eine möglichst optimale Erkennbarkeit und Lesbarkeit – so z. B. im fließenden Verkehr von nicht speziell geschulten normalsichtigen Personen – erreicht wird.

Hierzu hat der Verordnungsgeber auf eine neue Schrift zurückgegriffen, die im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr der Bundesanstalt für Straßenwesen erteilten Projektauftrages in den Jahren 1978 bis 1980 erstellt wurde.

Zur Lösung der oben dargelegten Platzprobleme ist diese Schrift nachträglich „gestaucht“ worden (insbesondere durch Verringerung der Schrifthöhe und der Schriftstärke).

Durch die 21. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Januar 1995 (BGBl. I S. 8) wurde das Euro-Kfz-Kennzeichen zum 15. Januar 1995 bundesweit eingeführt, und zwar fakultativ. Dem Halter bleibt es also überlassen, ob er an seinem Fahrzeug das neue Euro-Kfz-Kennzeichen oder Kfz-Kennzeichen bisheriger Art anbringen will.

2. Welche Pläne, Vorhaben oder Projekte gibt es seitens der Bundesregierung oder werden im Auftrag der Bundesregierung verfolgt oder finden unter Beteiligung der Bundesregierung statt, in denen eine Nutzung von Computersystemen zur Auswertung entsprechender Bilddaten von Kfz-Kennzeichen zu Zwecken
  - a) der polizeilichen Arbeit bzw. der Grenzkontrolle oder
  - b) der Verkehrsleitung bzw. -kontrolle oder
  - c) einer Straßenmaut-Erhebungvorgesehen ist?

Zu a)

Beim Bund gibt es keine diesbezüglichen Pläne, Vorhaben oder Projekte. Aus den Bundesländern ist hierüber nichts bekannt.

Zu b)

Es gibt keine Pläne, Vorhaben oder Projekte, bei denen unter Nutzung von Computersystemen Kfz-Kennzeichen zu Zwecken der Verkehrsleitung erfaßt werden. Die Verkehrssteuerung durch sog. Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfolgt kennzeichenunabhängig.

Zur Kontrolle der Einhaltung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können durch Maßnahmen der Polizei bei Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeiten Kfz-Kennzeichen jeder Art festgestellt werden. Die Zuständigkeit der polizeilichen Überwachung liegt bei den Bundesländern. Über Art und Umfang solcher Maßnahmen und die dabei zum Einsatz kommenden Techniken entscheiden ausschließlich die hierfür zuständigen Behörden der Bundesländer.

Zu c)

Es gibt keine Pläne, Vorhaben oder Projekte, bei denen eine automatische Auswertung des Kfz-Kennzeichens zu Zwecken einer Mauterhebung eine Rolle spielt.

3. Wenn es derartige Pläne, Vorhaben oder Projekte gibt, in welcher Höhe werden dafür Haushaltsmittel aufgewandt?

Entfällt, da es keine Pläne, Vorhaben oder Projekte gibt (vgl. Antworten zu Frage 2).

4. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung für eine Anpassung bereichsspezifischer Datenschutznormen, um eine Nutzung der Maschinenlesbarkeit von Kfz-Kennzeichen
  - a) durch öffentliche Stellen und
  - b) durch private Stellenzu regeln?

Wird daran gedacht – analog zu den Regelungen zur Speicherung der Nummern von Bundespersonalausweisen – die Nutzung automatisch erhobener Daten der Kfz-Kennzeichen durch private Stellen einzuschränken?

Die Bundesregierung sieht keinen Handlungsbedarf für besondere bereichsspezifische Datenschutzmaßnahmen.

Das Kennzeichen selbst besteht lediglich aus einer Kombination von Buchstaben und Zahlen. Eine konkrete Nutzung und Auswertung für bestimmte Zwecke ist erst möglich, wenn durch Auskunft aus den Fahrzeugregistern die zum betreffenden Kennzeichen gehörenden Daten über den betreffenden Halter oder das betreffende Fahrzeug mitgeteilt werden.

Für Zulässigkeit und Umfang der Auskünfte aus den Fahrzeugregistern bestehen jedoch ausreichende und konkrete Vorschriften in den §§ 31 ff. des Straßenverkehrsgesetzes und in der Fahrzeugregisterverordnung.

Diese Bestimmungen dienen dem Schutz der betreffenden Fahrzeughalter und genügen den Erfordernissen des Datenschutzes.

5. Wird diese technische Möglichkeit der Datenerfassung bei den Pilotprojekten zur Straßenmaut als datenschutzrechtliches Problem berücksichtigt?

Datenschutzrechtliche Gesichtspunkte werden bei der Durchführung des Feldversuches auf der A 555 als eine der Kernanforderungen an ein mögliches künftiges System berücksichtigt. Hierzu laufen auch begleitende Untersuchungen. Die Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder sind beteiligt. Soweit die Maschinenlesbarkeit von Kfz-Kennzeichen für die Kontrolle im Rahmen einer automatischen Gebührenerhebung überhaupt eine Rolle spielt, werden die laufenden datenschutzrechtlichen Untersuchungen auch hierzu eine Aussage treffen.