

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Herbert Behrens, Jens Petermann, Frank Tempel, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Kennzeichenerfassung und Funkzellenabfrage im sogenannten Autotransporter-Fall

Nach Angaben des Bundeskriminalamts (BKA) konnte die seit dem Jahr 2008 andauernde bundesweite Anschlagsserie auf Lkw am 23. Juni 2013 aufgeklärt werden. Polizeiliche Einsatzkräfte des BKA und der beteiligten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Bayern hätten einen 57-jährigen Mann an seinem Wohnort in Nordrhein-Westfalen festgenommen. Dieser sei dringend tatverdächtig, in mehr als 700 Fällen Autotransporter, andere Fahrzeuge und Gebäude von der Autobahn aus beschossen zu haben.

Der Präsident des Bundeskriminalamtes, Jörg Ziercke, nannte den Fall, bei dem mindestens 762 Mal auf Autotransporter geschossen worden sein soll, „bislang einzigartig in der Kriminalgeschichte“ (vgl. Pressekonferenz des BKA vom 25. Juni 2013). Seit Herbst 2012 ermittelten 90 Beamte in einer „Besonderen Aufbauorganisation Transporter“, in der neben dem BKA Polizisten aus Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz beteiligt waren.

Nach früheren BKA-Angaben waren besonders die A 3 von Köln bis Nürnberg, die A 4 zwischen Aachen und Köln, die A 5 zwischen Karlsruhe und Kirchheim, die A 6 von Walldorf bis Nürnberg und die A 61 von Walldorf bis Kerpen betroffen. Auch aus Belgien, Österreich und der Schweiz seien Schüsse gemeldet worden. Nach Angaben von Jörg Ziercke seien die Fahnder dem Fahrer mit Hilfe verdeckter automatischer Kennzeichenlesegeräte, die im Frühjahr 2013 von einem „Mobilen Einsatzkommando“ (MEK) des BKA an sieben Autobahnabschnitten von Aachen Richtung Bayern und Baden-Württemberg eingesetzt worden seien, auf die Schliche gekommen. Nach Angaben des „SWR“ wurden dabei massenhaft Kfz-Kennzeichen erhoben. Bekam man die Meldung über einen neuen Zwischenfall, seien diese Daten mit der Fahrtroute des „Opfer-Lkw“ abgeglichen worden. Hinzu gekommen seien die Verbindungsdaten von Mobilfunkmasten entlang der Autobahn, die ebenfalls in den Abgleich einbezogen worden seien (vgl. www.swr.de vom 23. Juni 2013). So hätte sich ein Lkw einer Spedition in Monschau in der Eifel herauskristallisiert. Dessen Fahrer und sein Handy seien dann weiter überwacht worden, um den Täter eindeutig zu identifizieren (vgl. www.t-online.de vom 25. Juni 2013).

Datenschützer erheben hingegen den Vorwurf, dass die Kennzeichenerfassung unverhältnismäßig gewesen sei. So kritisierte der rheinland-pfälzische Datenschutzbeauftragte Edgar Wagner, es gebe „für diese bundesweit erstmals eingesetzte Ermittlungsmethode aus Datenschutzsicht keine hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage“ (www.heise.de vom 25. Juni 2013).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage erfolgte die Kennzeichenerfassung?
2. Aus welchem Grund und auf wessen Initiative hin war das BKA mit dem Fall auf welcher Rechtsgrundlage befasst worden?
3. Wie viele Kennzeichenerfassungen wurden während der Ermittlungen im „Autotransporter-Fall“ durch die „Besondere Aufbauorganisation Transporter“ und das MEK des BKA gemacht (Einsätze bitte nach Polizeibehörde, Zeitpunkt, Ort, Anzahl der Lesegeräte, Anzahl der gescannten Kfz-Kennzeichen und Anzahl der eingeholten Fahrzeuginhaberdaten aufschlüsseln)?
4. Wie lange wurden wie viele Datensätze wo gespeichert, und wer hatte während der Speicherdauer auf die Daten Zugriff?
5. Wer führte die Löschung der Daten durch, und durch wen wurde diese überprüft?
6. Wie viele Funkzellenabfragen (FZA) wurden während der Ermittlungen im „Autotransporter-Fall“ durch wen durchgeführt (bitte nach Polizeibehörde, Zeitpunkt der FZA, Anzahl der Funkzellen, Anzahl der Verbindungsdaten, Anzahl der Anschlüsse, Anzahl der eingeholten Bestandsdaten und Dauer der jeweiligen Speicherung aufschlüsseln)?
7. Hält die Bundesregierung die durchgeführten Datenerhebungen für verhältnismäßig (bitte begründen)?
8. Wann wurden von Sicherheitsbehörden des Bundes wie viele automatische Kennzeichenlesegeräte zu welchem Zweck angeschafft, und welche Kosten entstanden dadurch (bitte nach Datum, Sicherheitsbehörde, Anzahl, Modell, Hersteller und Kosten aufschlüsseln)?
9. In Rahmen welcher anderen Ermittlungsmaßnahmen, in die das BKA involviert ist, kamen oder kommen Kennzeichenlesegeräte zum Einsatz, in welchem Umfang wurden Kennzeichen erfasst, und auf welcher Rechtsgrundlage (bitte aufschlüsseln)?
10. Hat es im Vorfeld Studien und Praxistests sowie eine Ausschreibung gegeben?
Wenn ja, welche Studien und Praxistests waren dies, und wer führte sie in wessen Auftrag wann durch?
Wann erfolgte die Ausschreibung, und welche Unternehmen beteiligten sich mit welchen Modellen daran?
Kam es bei den Praxistests auch zu fehlerhaften Kennzeichenerfassungen?
Wenn ja, in welchem Umfang?
11. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es während der monatelangen Ermittlungen mittels Kennzeichenerfassung zu fehlerhaften Kennzeichenerfassungen gekommen ist, die weitere Ermittlungen, z. B. mittels FZA, nach sich zogen (bitte begründen)?
12. Waren die Kennzeichenerfassungen und FZA im „Autotransporter-Fall“ nach Auffassung der Bundesregierung nur eine absolute (singuläre) Ausnahme, oder sollten sie, nach Auffassung der Bundesregierung, stattdessen zukünftig auch in anderen, minder schweren Fällen angewendet werden?
13. In wie vielen Fällen ergaben sich während der Ermittlungsmaßnahmen mit Kennzeichenerfassung und FZA zusätzliche Erkenntnisse zu neuen und anderen Straftaten und Tätern (sog. Beifang), und wie viele Ermittlungsverfahren wurden daraufhin eingeleitet?

14. Wurden die betroffenen Fahrzeuginhaber über die Maßnahmen im Nachhinein informiert?

Wenn ja, in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 23. Juli 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

