

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Jens Petermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/14721 –**

Aktuelle Fragen zum Ausmaß staatlicher und privater Videoüberwachung

Vorbemerkung der Fragesteller

Wie aus einer Pressemitteilung des Bundesministeriums des Innern (BMI) hervorgeht, haben das Bundesministerium und die Deutsche Bahn AG (DB AG) kürzlich eine Grundsatzvereinbarung zu Ausbau und Modernisierung der Videoüberwachung und -aufzeichnung an Bahnhöfen abgeschlossen. Demnach sollen in den kommenden sechs Jahren „rund 36 Millionen Euro in das gemeinsame Programm fließen. Darüber hinaus werden weitere Mittel von etwa 24 Millionen Euro von der Bahn in die Weiterentwicklung der 3-S-Zentralen, die für Sicherheit, Sauberkeit und Service stehen, und damit in die Sicherheit der Bahnhöfe investiert [...]“ (Pressemitteilung des BMI vom 30. August 2013).

Jüngste Erhebungen in Bayern, Niedersachsen und Bremen zeigen, dass das Ausmaß der Videoüberwachung in den Bundesländern stetig zunimmt. In den meisten Ballungsgebieten gehören Kameras an öffentlichen Plätzen mittlerweile zum Alltag. Datenschützer warnen vor einer rasanten Zunahme der Überwachung vor allem im privaten Bereich, zum Beispiel in Unternehmen oder Geschäften. So kommt in der Stadt Bremen mit ihren rund 550 000 Einwohnern aktuell auf 5 140 Einwohner bereits eine Überwachungskamera im öffentlichen Raum (vgl. dpa vom 17. Juli 2013). Nach einer Aufstellung der bayerischen Staatsregierung setzten inzwischen 2 200 bayerische Kommunen auf die Videoüberwachung öffentlicher Plätze und Einrichtungen und hätten nach Angaben des Landesdatenschutzbeauftragten Dr. Thomas Petri zurzeit 17 000 Überwachungskameras im öffentlichen Raum installiert. Dr. Thomas Petri, der derzeit im Auftrag der Staatsregierung stichprobenartig die kommunale Videoüberwachung überprüft, erklärte, dass etliche kommunale Überwachungskonzepte gegen Bestimmungen des Bayerischen Datenschutzgesetzes verstießen (vgl. dpa vom 8. Juli 2013). Bereits im Jahr 2010 kam eine Studie des niedersächsischen Landesdatenschutzbeauftragten zu dem Ergebnis, dass beim Betrieb der Überwachungskameras fast alle Behörden und Kommunen massiv gegen den Datenschutz verstoßen. Damals boten 99 Prozent von 3 345 in Niedersachsen überprüften Geräten Anlass zur Kritik. Auch drei Jahre später bestünden zahlreiche Mängel fort, kritisierte kürzlich Niedersachsens oberster Datenschützer Joachim Wahlbrink (vgl. dpa vom 17. Juli 2013).

Nach Angaben der Bundesregierung betreibt die DB AG bundesweit rund 5 700 Personenbahnhöfe, von denen derzeit 495 Bahnhöfe mit rund 3 800 Videokameras ausgestattet sind, die von der Bundespolizei (mit-)genutzt werden. Dabei würden an 141 Bahnhöfen Videobilder aufgezeichnet. Die Auswahl der 141 Bahnhöfe mit Videoaufzeichnung berücksichtige unter anderem Kriminalitätsraten und Anschlagrelevanz und decke – „gemessen an den Reisendenzahlen der jeweiligen Bahnhöfe – bereits einen großen Teil des Reiseverkehrs über die Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes ab“ (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 17/12318). Wenngleich die Bundesregierung eine „Ausweitung der Videoüberwachung und Videoaufzeichnung auf alle Bahnhöfe der Eisenbahnen des Bundes“ derzeit „mit Blick auf polizeifachliche Überlegungen, aber auch aufgrund haushalterischer und datenschutzrechtlicher Aspekte“ für „nicht angezeigt“ hält, arbeiten Bundespolizei und DB AG seit Jahren an Konzeptpapieren zu einer Ausweitung der Videoüberwachung von Bahnhöfen und in Zügen. Der in der „BILD Zeitung“ vom 19. Dezember 2012 erwähnte bislang geheim gehaltene interne Bericht der Bundespolizei, wonach die Ausstattung aller deutschen Bahnhöfe mit Videoaufzeichnung „mehrere Milliarden Euro“ kosten würde, sei nach Angaben der Bundesregierung „ein inzwischen überholtes polizeifachliches Konzeptpapier der Bundespolizei aus dem Jahr 2007“, aus dem mittlerweile einzelne Vorschläge „umgesetzt und konkrete Maßnahmen an ausgewählten Schwerpunktbahnhöfen veranlasst“ worden seien (Bundestagsdrucksache 17/12318). Laut BMI soll die Installation der neuen Videotechnik von der Bundespolizei und der DB AG gemeinsam geplant werden: „Die konkrete Umsetzung des Programms erarbeiten DB und Bundespolizei in den kommenden Monaten gemeinsam. Die dafür infrage kommenden Bahnhöfe werden derzeit gemeinsam anhand polizeilicher und bahnbetrieblicher Kriterien ausgewählt und anschließend priorisiert und projektiert“ (Pressemitteilung des BMI vom 30. August 2013). Anzunehmen ist, dass dabei aufgrund einer Gefährdungsanalyse der Bundespolizei, die alle Bahnhöfe in die Risikoklassen 1 bis 4 einstuft, vorgegangen wird. Um ein möglichst präzises Bild von der tatsächlichen Praxis und den darauf aufbauenden Ausbauplänen zu bekommen, sind eine ganze Reihe von Nachfragen zur letzten, nach Auffassung der Fragesteller in Teilen unzulänglich beantworteten Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/13071 notwendig.

Die parlamentarische und öffentliche Bewertung sowohl der aktuellen Praxis der Videoüberwachung als auch der immer wieder bekannt werdenden Pläne oder gezielten Ankündigung zur Ausweitung und Intensivierung solcher Maßnahmen wird darüber hinaus bisher auch erschwert oder sogar unmöglich gemacht durch die Auskunftsverweigerung der Bundesregierung. So will sie bisher Zahlen zur Verteilung der Überwachungsmaßnahmen auf die Länder nur in der Geheimschutzstelle und damit für öffentliche Diskussionen unbrauchbar bekanntgeben. Begründung: eine Veröffentlichung hätte Auswirkungen auf die Planbarkeit und Vorhersehbarkeit polizeilichen Handelns und würde so das Staatswohl gefährden (Bundestagsdrucksache 17/2750).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Es wird auf die Vorbemerkung der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/2750) vom 13. August 2010, die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/12318) vom 11. Februar 2013 sowie die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/13071) vom 16. April 2013 verwiesen.

Risikoklassen

1. Stimmt die Annahme, wonach die Bundespolizei bei der Beurteilung des „Gefährdungspotentials“ von Bahnhöfen diese in vier unterschiedliche Risikoklassen einstuft?
2. Nach welchen Kriterien wird die Einstufung eines Bahnhofs in eine der Risikoklassen vorgenommen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundespolizei stellt im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben regelmäßig und/oder anlassbezogen konzeptionelle Grundüberlegungen an und schreibt bestehende Konzepte fort. Bahnhöfe werden durch die Bundespolizei in drei Gefährdungskategorien (GK 1 bis GK 3) eingeteilt. Grundlage für die Einstufung von Personenbahnhöfen in die entsprechenden Kategorien sind unter anderem die aktuelle Sicherheitslage, polizeiliche Lageerkenntnisse sowie die Bedeutung des jeweiligen Bahnhofes. Die Einstufung ist damit nicht statisch. Im Übrigen wird auf die in der Vorbemerkung der Bundesregierung erwähnten vorherigen Antworten verwiesen.

3. In welcher Form (Richtlinie, Weisung o. Ä.) sind diese Richtlinien manifestiert und nachvollziehbar?
4. Durch wen und wann wurden Klassifizierung und Klassifizierungskriterien entwickelt und festgelegt?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Lagebeurteilung obliegt der Bundespolizei als ständige Aufgabe. Dies umfasst insbesondere auch die Erstellung und Fortschreibung konzeptioneller Grundüberlegungen. Einer besonderen Weisung oder Richtlinien im Sinne der Fragestellung bedarf es hierfür nicht. Grundsätzlich gilt, dass die zugrundeliegenden Prinzipien der polizeilichen Lagebeurteilung zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmt sind.

5. Welche Bahnhöfe sind jeweils in welche Risikoklasse eingestuft?

Die Zuordnung einzelner Bahnhöfe in die Gefährdungskategorien unterliegt – wie dargestellt – der ständigen Lagebewertung und ist nicht statisch.

Nach sorgfältiger Abwägung zwischen dem aus Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 i. V. m. Artikel 20 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) resultierenden Informationsrecht des Deutschen Bundestages einerseits und den hier vorliegenden Geheimhaltungsinteressen andererseits ist die Bundesregierung zu der Auffassung gelangt, dass im Rahmen einer Kleinen Anfrage die Auflistung einer Zuordnung der einzelnen Bahnhöfen zu einer Gefährdungskategorie aus Gründen des Staatswohls nicht erfolgen kann. Hierbei waren folgende Erwägungen leitend:

In der Zuordnung der einzelnen Bahnhöfe zu Gefährdungskategorien spiegeln sich Methoden der polizeilichen Lagebewertung, Erkenntnisstand und Strategie der Schutzmaßnahmen der Bundespolizei wider. Hieraus lassen sich Rückschlüsse auf das Schadenspotential an den einzelnen Bahnhöfen, den Schutzstandards sowie die konkreten Schutzmaßnahmen der Bundespolizei ziehen. Potentiellen Tätern wird es erleichtert, Anschlagziel und -ort so zu planen, dass

größtmöglicher Schaden angerichtet wird, und gleichzeitig die Schutzmaßnahmen wirksam zu unterlaufen sowie ihr Entdeckungsrisiko zu minimieren. Eine Offenlegung würde die Arbeit der Bundespolizei hier nachhaltig infrage stellen. Eine Einstufung der Antwort als Verschlussache kommt nicht in Betracht, weil insoweit auch ein geringfügiges Risiko des Bekanntwerdens unter keinen Umständen hingenommen werden kann (vgl. BVerfGE 124, 78 [139]).

6. Wo lässt sich die Begründung für die jeweiligen Einstufungen nachvollziehen?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

7. Wird die Einstufung in Risikoklassen evaluiert bzw. einer Neubewertung unterzogen?
Wenn ja, wer führt die Evaluation in welchen zeitlichen Abständen durch?
Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antworten zu den Fragen 1, 2, 3 und 4 wird verwiesen.

8. In welchem Umfang ist der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit in dieses System der Risikoklasseneinstufungen (mit den entsprechenden Konsequenzen der Einführung und Fortführung von Videoüberwachungsanlagen) eingebunden worden?

Die Bundespolizei beurteilt ihre gesetzlichen Aufgaben eigenständig. Die Umsetzung der Ergebnisse dieser Überlegungen erfolgt nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls auf der Grundlage der für die Bundespolizei geltenden Bestimmungen. Dies umfasst auch, insbesondere bei der Verwendung von Videotechnik, die Einbindung des Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI).

In diesem Bereich ist die Zusammenarbeit mit dem BfDI eng. Dem BfDI wurde Mitte letzten Jahres die Videoüberwachung durch die Bundespolizei in den verschiedenen Bereichen (Bahn, Luftsicherheit, Grenze) vorgestellt. In der Folge konnte er noch die Durchführung der Videoüberwachung auf den Hauptbahnhöfen Berlin und Köln besichtigen. Dabei wurden auch verschiedene Einzelpunkte wie beispielsweise die Ausrichtung der Kameras, der Schutz der Privatsphäre, erörtert.

9. Wie häufig und in welchen Zusammenhängen wurden aufgrund von Überprüfungen der Einstufungen Bahnhöfe in eine niedrigere Risikoklasse eingestuft?
10. In wie vielen dieser Fälle hat das zu einem Abbau bzw. einer Reduzierung des Umfangs von Videoüberwachungsmaßnahmen geführt?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung kam es aufgrund von ausschließlich polizeilichen Lageerkennnissen bisher zu keiner der in der Fragestellung genannten Maßnahmen. Die weitere Verwendung von Videotechnik kann zudem dazu beitragen, einzelne Straftaten zu verhindern, Straftaten aufzuklären und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung weiter zu verbessern.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 2, 3 und 4 verwiesen.

Ausstattung deutscher Bahnhöfe mit mehr Videoüberwachungstechnik

11. Welche deutschen Bahnhöfe sind von der angekündigten Ausweitung von Videoüberwachung an diesen Orten im Einzelnen konkret betroffen?
12. Wie viele neue Kameras sollen nach aktuellem Stand der Planungen angeschafft werden (bitte nach Orten und Datum der vollzogenen bzw. geplanten Installation auflisten)?
13. Wie hoch sind die Kosten für die Anschaffung neuer Videoüberwachungskameras und für die dazugehörige Infrastruktur in diesem Zusammenhang veranschlagt (bitte für jeden Ort aufschlüsseln)?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundespolizei und die Deutsche Bahn AG (DB AG) stimmen derzeit die Bahnhöfe ab, die aufgrund polizeilicher und bahnbetrieblicher Kriterien mit Videotechnik ausgestattet werden sollen. Hierbei werden unter anderem verschiedene Kriterien berücksichtigt (z. B. aktuelle Gefährdungseinschätzung, technische Machbarkeit, erforderliches Finanzvolumen, Status Quo der dortigen Bestandstechnik (sofern vorhanden)).

Im Anschluss ist die Projektierung vorgesehen, bei der im Detail geplant wird, welche und in welchem Umfang Videotechnologie zum Einsatz kommen soll.

Die Kosten für die geplanten Maßnahmen sind erst im Zusammenhang mit der Detailplanung zu ermitteln. Grundsätzlich ist der Umfang der Ausstattung mit Videotechnik durch das Gesamtvolumen des zwischen der DB AG und dem Bundesministerium des Innern (BMI) vereinbarten 6-Jahre-Programms in Höhe von 36 Mio. Euro für sechs Jahre begrenzt.

14. Durch wen bzw. welche Kostenstelle werden die Kosten für die Anschaffung von Kameras samt Infrastruktur getragen?
15. Wer wird für den technischen Betrieb dieser neuen Überwachungskameras jeweils zuständig sein?
16. Wie hoch sind die erwarteten zusätzlichen Betriebskosten für die in diesem Rahmen neu angeschaffte Videoüberwachungstechnik?
17. Wer wird diese Betriebskosten nach derzeitigem Stand der Dinge tragen?

Die Fragen 14 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundespolizei und die DB AG nutzen die Videoüberwachungstechnik in den Bahnhöfen unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Vorgaben grundsätzlich gemeinsam. Die Vereinbarung zwischen der DB AG und dem BMI sieht im Grundsatz vor, dass die Kosten für die Anschaffung von Kameras durch die DB AG übernommen werden. Die seitens der Bundespolizei bereitgestellten Mittel dienen vor allem der Finanzierung der Videoaufzeichnung sowie der Erhaltung der vorhandenen Leitstellen. Nach dieser Aufgabenteilung richten sich auch die jeweiligen betrieblichen Zuständigkeiten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 13 verwiesen.

18. Wird in diesem Zusammenhang mittlerweile über die Anschaffung, den Betrieb oder die Ausweitung von Videoüberwachungssystemen mit verhaltensauswertenden oder -erkennenden Fähigkeiten nachgedacht?

Nein. Derzeit ist keine Implementierung derartiger Fähigkeiten in die vorhandenen Videoüberwachungssysteme geplant.

19. In welchem Umfang ist die von der Bundespolizei verantwortete oder mitgenutzte Videoüberwachungstechnik bereits heute (und unabhängig von der geplanten Ausweitung von Videoüberwachungsanlagen an Bahnhöfen) mit Bilderkennungs- und/oder Videoüberwachungsauswertungssystemen ausgestattet, die Merkmale oder Anteile einer Verhaltensauswertung oder -erkennung beinhalten?

Die Bundespolizei nutzt auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes keine Videotechnik, die Merkmale einer Verhaltensanwendung oder -erkennung beinhaltet.

20. Betreibt die Bundespolizei (an Bahnhöfen oder anderswo) neben Videoüberwachungs- auch Audioüberwachungsanlagen?

Wenn ja, in welchem Umfang, wo, in welchen Zusammenhängen, und aufgrund welcher Rechtsgrundlage?

Die Bundespolizei kann in Einzelfällen, nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls und auf der Grundlage der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen besondere Mittel zur Audiodatenerhebung einsetzen.

Nachfragen zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Ausmaß staatlicher und privater Videoüberwachung“ (Bundestagsdrucksache 17/13071)

21. Wie steht die Bundesregierung zur Einführung und Verankerung erweiterter Sanktionsmöglichkeiten in das Bundesdatenschutzgesetz (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung zu Frage 4)?

Die Bundesregierung hält eine Erweiterung der bußgeldbewehrten Tatbestände in § 43 des Bundesdatenschutzgesetzes gegenwärtig nicht für geboten.

22. Wie erklärt die Bundesregierung ihre Antwort zu Frage 10, dass es in Deutschland mit Absehen von Tunnelabschnitten keine dauerhafte Videoüberwachung von Autobahnen gäbe vor dem Hintergrund, dass es nach Informationen der Fragesteller entlang eines mehrere Kilometer langen Abschnitts der A 7 nördlich vom Autobahndreieck Walsrode eine flächendeckend angebrachte Installation von Videoüberwachungsanlagen gibt, oder dass nach Informationen der Fragesteller in Bayern zum Teil stationär installierte Anlagen zum Scanning von Kfz-Kennzeichen genutzt werden, und welche weiteren Fälle sind der Bundesregierung mittlerweile bekannt geworden?

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Kapazität in Spitzenzeiten werden auf Autobahnen bundesweit auf ca. 210 km Richtungsfahrbahnen Anlagen mit temporärer Seitenstreifenfreigabe betrieben. Eine solche temporäre Seitenstreifenfrennung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit erfolgt ebenfalls auf der A 7 zwischen dem Autobahndreieck Walsrode und der Anschlussstelle Soltau Ost. Vor jeweiliger Einrichtung und während des Betriebszustandes der temporären Benutzung des Seitenstreifens ist die verkehrsbehördliche Prüfung auf Freiheit

von Hindernissen zur Gewährleistung der Sicherheit regelmäßig erforderlich. Die Detektion des Verkehrszustandes „frei von Hindernissen“ erfolgt dabei durch Fernbeobachtung durch Videokameras. Die Verkehrsbeobachtung mit Hilfe der Videokameras erfolgt daher anlassbezogen unmittelbar vor und während der Dauer der temporären Seitenstreifenfreigabe.

Die kamerabasierte Kennzeichenerfassung in Bayern wurde im Rahmen eines Forschungsvorhabens zur Ermittlung von Reisezeiten und Quantifizierung von Umlenkpotezialen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes eingesetzt. Die empfangenen Daten (Kfz-Kennzeichen) wurden in den Geräten vor Ort nach Empfang unumkehrbar verschlüsselt, d. h. anonymisiert und unmittelbar nach der unumkehrbaren Anonymisierung unwiederbringlich gelöscht. Somit gibt es keine Weitergabe unverschlüsselter Daten an weitere Empfänger. Diese Vorgehensweise zur Reisezeitmessung wurde mit dem Bayerischen Landesbeauftragten für den Datenschutz abgestimmt. Ob die Nutzung der Kennzeichenerfassung künftig für ein weiteres Forschungsvorhaben genutzt werden kann, wird derzeit unter Einbeziehung des Bundesbeauftragten für den Datenschutz geprüft.

23. Wieso unterstützt die Bundesregierung mittels nationaler Forschungsprogramme Videoüberwachungssysteme mit der Fähigkeit zur Identifizierung von Menschen und/oder zur Verhaltenserkennung oder -analyse von Menschen, wenn es – wie geantwortet – keine Überlegungen zum Einsatz dieser Technik gibt (Nachfrage auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 11 und 12)?

Durch Haushaltsmittel aus dem Programm „Forschung für die zivile Sicherheit“ werden seit 2008 mehrere Projekte, die sich mit der Auswertung von Videodaten befassen, gefördert. Dazu zählt auch das Projekt „Sicherheit in offenen Verkehrssystemen Eisenbahn (SinoVE)“. Zielstellung dieses Projektes war die Konzeption einer umfassenden und modernen Systemlösung, die die unterschiedlichen Sicherheitskräfte aktiv mittels eines intelligenten Sicherheitsmanagementsystems unterstützen soll. Dabei werden Daten aus verschiedenen Quellen, wie z. B. Videoaufnahmen, vorausgewertet und ereignisgesteuert den Sicherheitskräften bereitgestellt.

Soweit die Projekte abgeschlossen sind, zeigen sie, dass der Einsatz von intelligenter Videotechnik grundsätzlich geeignet ist, die eingesetzten Sicherheitskräfte bei ihrer Arbeit zu unterstützen. Da es sich um Forschungsprojekte handelt, liegen bisher nur Demonstratoren vor, die die generelle Machbarkeit zeigen, aber noch nicht über eine zufriedenstellende Einsatzreife verfügen. Daher bestehen auf dieser Grundlage keine Planungen der Bundesregierung in Bezug auf den Einsatz derartiger Systeme. Weitere Prüfungen dazu werden von der Bundesregierung unterstützt.

24. Wie kann die Bundesregierung, angesichts ihrer Unkenntnis über die Kosten der von ihr verantworteten Videoüberwachungsmaßnahmen, fehlender Informationen zu Zugriffen der Strafverfolgungs- oder Ermittlungsbehörden auf deren Bilder und Daten und, wie oft diese Videoüberwachungsanlagen zur Durchführung von Ermittlungs- oder Strafverfahren bzw., wie oft die Anlagen konkret zur Verurteilung von Straftätern beigetragen haben, behaupten, diese Videoüberwachungsmaßnahmen seien notwendig, nützlich und verhältnismäßig (bitte begründen, Nachfrage auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 14, 16, 18 und 19)?

Aus Sicht der Bundesregierung kann die Videoüberwachung und die Videoaufzeichnung im öffentlichen Raum eine präventive Wirkung entfalten. Dies auch,

weil Videoaufzeichnungen wesentlich zur Aufklärung von Straftaten beitragen können und so potentielle Straftäter von Gewalttaten abschrecken. Darüber hinaus trägt die sichtbare Verwendung von Videotechnik zu einer Steigerung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung bei.

Insofern ist die moderate, unter anderem auf polizeilichen Lagekenntnissen beruhende, und unter Beachtung datenschutzrechtlicher Aspekte vorgenommene Verwendung von Videotechnik notwendig, nützlich und verhältnismäßig.

25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sich eine statistisch erfassbare „wesentliche“ Kausalität zwischen einer Videoüberwachungsmaßnahme und der Verhinderung einer Straftat bzw. der Aufdeckung einer terroristischen Aktivität nicht nachweisen lässt?

Wenn ja, wie gedenkt sie, dies der Öffentlichkeit mitzuteilen, und welchen Einfluss wird dies auf künftige Verlautbarungen zu Nutzen und Verhältnismäßigkeit von Videoüberwachungsmaßnahmen haben?

Wenn nein, warum nicht, und in welchen Fällen war dies nach Auffassung der Bundesregierung jeweils aus welchen Gründen der Fall?

Die Verwendung von Videotechnik in öffentlichen Räumen, insbesondere in Kombination mit der sichtbaren Präsenz von Polizeibeamten, kann dazu beitragen, Straftaten zu verhindern.

Ob die Verwendung von Videotechnik, andere Maßnahmen oder die sichtbare Präsenz von Polizeibeamten zur Verhinderung einer Straftat jedoch beigetragen hat, lässt sich nicht ermitteln.