

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Herbert Behrens, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Katrin Kunert, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Petra Pau, Martina Renner, Dr. Petra Sitte, Kersten Steinke, Dr. Kirsten Tackmann, Frank Tempel, Halina Wawzyniak, Jörn Wunderlich und der Fraktion DIE LINKE.

Scanning von Kfz-Kennzeichen

Mithilfe von „automatischen Kennzeichenlesegeräten“ (AKLS) lassen sich die Kfz-Kennzeichen aller vorbeifahrenden Autos und Lastkraftwagen erfassen. Die auf diese Art und Weise gelesenen Kennzeichen können dann mit Datenbanken daraufhin abgeglichen werden, ob es sich unter Umständen um ein gestohlenes Fahrzeug handelt, um ein Fahrzeug, das zurzeit gar nicht zugelassen oder versichert ist, oder ob gar nach diesem Kennzeichen aktuell gefahndet wird.

Im Leitsatz 4 des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG) 1BvR2074/05 bzw. 1BvR1254/07 vom 11. März 2008 (www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rs20080311_1bvr207405.html) stellte das BVerfG fest:

„Die automatisierte Erfassung von Kraftfahrzeugkennzeichen darf nicht anlasslos erfolgen oder flächendeckend durchgeführt werden. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne ist im Übrigen nicht gewahrt, wenn die gesetzliche Ermächtigung die automatisierte Erfassung und Auswertung von Kraftfahrzeugkennzeichen ermöglicht, ohne dass konkrete Gefahrenlagen oder allgemein gesteigerte Risiken von Rechtsgutgefährdungen oder -verletzungen einen Anlass zur Einrichtung der Kennzeichenerfassung geben. Die stichprobenhafte Durchführung einer solchen Maßnahme kann gegebenenfalls zu Eingriffen von lediglich geringerer Intensität zulässig sein.“

Weiter heißt es in den Randnummern 77 und 78:

„Von maßgebender Bedeutung für das Gewicht des Grundrechtseingriffs ist zum einen, welche Persönlichkeitsrelevanz die Informationen aufweisen, die von der informationsbezogenen Maßnahme erfasst werden. Mit in den Blick zu nehmen ist auch die Persönlichkeitsrelevanz der Informationen, die durch eine weitergehende Verarbeitung und Verknüpfung der erfassten Informationen gewonnen werden sollen.

Ferner ist bedeutsam, ob der Betroffene einen ihm zurechenbaren Anlass, etwa durch eine Rechtsverletzung, für die Erhebung geschaffen hat oder ob sie anlasslos erfolgt und damit praktisch jeden treffen kann.

Informationserhebungen gegenüber Personen, die den Eingriff durch ihr Verhalten nicht veranlasst haben, sind grundsätzlich von höherer Eingriffsintensität als anlassbezogene. Werden Personen, die keinen Erhebungsanlass gegeben haben, in großer Zahl in den Wirkungsbereich einer Maßnahme einbezogen, können von ihr auch allgemeine Einschüchterungseffekte ausgehen, die zu Beeinträchtigungen bei der Ausübung von Grundrechten führen können. Die Unbefangen-

heit des Verhaltens wird insbesondere gefährdet, wenn die Streubreite von Ermittlungsmaßnahmen dazu beiträgt, dass Risiken des Missbrauchs und ein Gefühl des Überwachtwerdens entstehen. Das aber ist gerade bei der seriellen Erfassung von Informationen in großer Zahl der Fall.“

In einigen Bundesländern wird die automatische Kennzeichenerfassung durch die dortigen Landespolizeien punktuell angewendet. So werden u. a. im Freistaat Bayern derzeit an zwölf Standorten, elf davon sind Autobahnen, 30 Fahrspuren überwacht (vgl. BVerwG, Pressemitteilung vom 22. Oktober 2014 zum Urteil vom 22. Oktober 2014, 6 C 7.13). Dabei erfassen laut Kläger, mit Verweis auf Angaben des Landes vor dem Verwaltungsgerichtshof, die Geräte 185 Fahrzeuge pro Minute. Nur 500 bis 600 mal im Monat, das entspricht etwa 0,0075 Prozent der erfassten Kennzeichen, läge dabei tatsächlich ein Treffer vor, der zur Veranlassung einer polizeilichen Maßnahme führt. Von der Überwachung seien monatlich circa acht Millionen Menschen betroffen (vgl. Revisionsbegründung des Klägers vom 3. Mai 2013). Laut der Antwort der hessischen Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Jürgen Frömmert (Landtagsdrucksache 18/7590 vom 11. September 2013) hat die hessische Polizei in der Zeit vom 2. Dezember 2010 bis 30. Juni 2013 (31 Monate) 4 309 526 Nummernschilder von Autos erfasst und automatisch mit Fahndungsdaten abgeglichen. Dabei wurden 1 446 Treffer gezählt, was einer Trefferquote von 0,0336 Prozent entspricht. In Niedersachsen steigt die Zahl der Kennzeichen-Massen-Screenings seit Jahren kontinuierlich an (vgl. Antwort der niedersächsischen Landesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP, Landtagsdrucksache 17/1532 vom 9. Mai 2014). Am 30. September 2014 kündigte der niedersächsische Innenminister, Boris Pistorius, zudem an, in Niedersachsen das bundesweit erste Pilotprojekt zur „Sektions-Geschwindigkeits-Kontrolle“ durchführen zu wollen, in dessen Rahmen sämtliche Kraftfahrzeuge an zwei Stationen überwacht und identifiziert werden sollen, um anschließend auswerten zu können, ob eine Geschwindigkeitsübertretung vorliegt oder nicht (Pressemitteilung des niedersächsischen Innenministers vom 30. September 2014). Das Landeskriminalamt Brandenburg besitzt nach Medienberichten derzeit vier stationäre und einen mobilen Scanner, die vermutlich an den Autobahnabschnitten A11 (Höhe Prenden, nur Fahrtrichtung Nord), A12 (zwischen AS Storkow und AS Fürstenwalde, beide Fahrtrichtungen) und A15 (zwischen AS Großlübbenau und AS Vetschau, beide Fahrtrichtungen) im Einsatz sind (vgl. netzpolitik.org vom 12. Juli 2013).

Nach Aussagen des technischen Leiters der Firma Vitronic, einem der führenden deutschen Hersteller von Bildverarbeitungssystemen zur automatisierten Kennzeichenkontrolle, vor dem 10. Senat des bayerischen Verwaltungsgerichtshofs liegt die Lesefehlerquote bei 5 bis 8 Prozent (vgl. Az. 10 BV 09.2641, mündliche Verhandlung vom 10. Dezember 2012).

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig wies im Oktober 2014 eine Klage gegen das anlasslose Erfassen und Abgleichen von Kfz-Kennzeichen auf bayrischen Straßen ab (BVerwG, 22. Oktober 2014, 6 C 7.13). Die Klage wurde an das Bundesverfassungsgericht weitergeleitet.

Die kürzlich bekanntgewordenen Pläne vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, für eine Pkw-Maut ab dem Jahr 2016 sehen eine elektronische Erfassung sowie einen automatisierten Abgleich der Nummernschilder vor. Nahezu der gesamte Verkehr auf den deutschen Autobahnen soll auf Vorrat gespeichert werden. Der private Betreiber muss laut § 12 Absatz 1 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes (InfrAG-E) die persönlichen Daten der „Maut-Kunden“ dann löschen, wenn er auch die Bewegungsprofile löscht, also nach maximal 13 Monaten. Beim Kraftfahrt-Bundesamt dagegen sollen sie sogar erst nach drei vollen Jahren zum Jahresende, bestimmte Daten wie die Fahrzeugnummer darüber hinaus erst nach sechs Jahren gelöscht

werden (§ 12 Absatz 2 InfrAG-E). Nach Angaben des Bundesverkehrsministers sollen die Daten jedoch auf keinen Fall bei Fahndungen zum Einsatz kommen: „Die Mautdaten werden ausschließlich für die Mautentrichtung aufgenommen und unter keinen Umständen anderen Zwecken zur Verfügung gestellt, auch nicht dem Bundeskriminalamt oder anderen Sicherheitsbehörden“ (Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gegenüber der „Süddeutschen Zeitung“ – SZ – am 2. November 2014). Der Präsident des Bundeskriminalamtes (BKA), Jörg Ziercke, hatte demgegenüber in der „WELT am SONNTAG“ (2. November 2014) gefordert, Mautdaten in „besonderen Ausnahmefällen der Schwerstkriminalität“ für die Fahndung zu nutzen. Er sei sich sicher, „dass dies in bestimmten Fallkonstellationen zu einer schnelleren Täterermittlung führen würde“. Der vom scheidenden BKA-Präsidenten immer wieder zur Begründung seiner Forderung, Mautdaten zur Strafverfolgung freizugeben, herangezogene sogenannte Autotransporter-Fall, taugt allerdings gerade nicht als Beleg. Vorausgegangen waren hier jahrelange Ermittlungen eher traditioneller Art. Gleichzeitig mit dem Scannen von fast vier Millionen Kennzeichen im Zeitraum vom 3. Dezember 2012 bis 23. Juni 2013 holte das BKA über eine halbe Million Mobilfunk-Datensätze ein, die mit den Kennzeichen-Daten abgeglichen wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/14794). Gleichwohl erhoben die Strafverfolgungsbehörden, wie z. B. der ehemalige Generalbundesanwalt Kay Nehm im Jahr 2008, der schon Verkehrssünder per Mauterfassung verfolgen wollte (vgl. SZ vom 17. Mai 2010) und einige Bundesminister des Innern (zuletzt der damalige Innenminister Hans-Peter Friedrich, vgl. SPIEGEL ONLINE vom 6. November 2013) und auch frühere bayerische Landesinnenminister, wie Günther Beckstein, anlässlich populistisch nutzbarer Einzelfälle immer wieder diese Forderungen (vgl. u. a. Neue Zürcher Zeitung – NZZ – vom 31. Dezember 2002). Das nährt den Verdacht der Kritikerinnen und Kritiker, dass auch aktuell streng formulierte Zweckbindungen solcher Befugnisse keineswegs Bestand haben müssen. Unklar erscheint außerdem, wieso z. B. die Kennzeichen und Daten von E-Mobilen erfasst und gespeichert werden, da ein Fahrzeug, das ausschließlich mit einem Elektromotor betrieben wird, ab dem ersten Tag der Zulassung für zehn oder fünf Jahre steuerbefreit ist.

Nach Medienberichten setzen verstärkt auch Privatunternehmen ähnliche Systeme offenbar großflächig ein. Laut „Norddeutschem Rundfunk“ (NDR) und „SZ“ gab ein Hersteller an, dass die Nachfrage extrem hoch sei und alleine diese Firma in diesem Jahr bereits etwa 200 solcher Anlagen in Parkhäusern und auf Parkplätzen installiert hätte (vgl. www.ndr.de/nachrichten/Geparkt-gefilmt-gespeichert,kennzeichen238.html).

Die Anbieter werben demnach ebenfalls mit Erkennungsraten von mehr als 95 Prozent und etlichen Speicher-, Such- und Exportmöglichkeiten für die erfassten Daten. Auch als Marketing-Werkzeug wird es angepriesen. „Jeder Park- und Reservierungsvorgang ist eine willkommene Gelegenheit, Kundendaten zu generieren.“ (NDR.de vom 21. Oktober 2014)

Die Datenschutzbeauftragten von Hamburg und Schleswig-Holstein betrachten den Einsatz der Erfassungstechnik kritisch und prüfen derzeit verschiedenste Fälle. Beispielsweise liege von den Dauerparkern am Hamburger Flughafen keine Einwilligung zur Speicherung ihrer Daten vor. Im Regelfall existierten in den Einsatzorten (z. B. Parkhäusern oder Parkplätzen) funktionstüchtige Einfahrt- und Ausfahrtkontrollen, um eine Bezahlung sicherzustellen. Daher wäre für die Verfolgung berechtigter Unternehmensinteressen eine Kennzeichen-Erfassung unter keinem Umstand erforderlich (vgl. ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Setzen die Bundespolizei oder andere dem Bundesministerium des Innern (BMI) unterstehende Polizeibehörden Kfz-Kennzeichenscanner ein?
Wenn ja, auf welcher gesetzlichen Grundlage?
2. Welche Daten, insbesondere personenbezogene Daten, werden durch den Kennzeichenscanner erfasst, und wie und mit welcher Begründung werden sie verwendet?
3. Wo befinden sich derartige Autobahnvideüberwachungsanlagen im Detail?
4. Den Einsatz von Kfz-Scannern durch Bundesbehörden vorausgesetzt, wie viele Kennzeichenscanner welcher Art und Herkunft sind wo, seit wann und durch wen in Betrieb (bitte nach Anzahl der Scanner, Art und Herkunft der Scanner, Standort, Datum der Inbetriebnahme, betreuende Institution aufschlüsseln)?
5. Wie viele Kennzeichen wurden durch die einzelnen Scanner seit dem Jahr 2013 erfasst, und wie viele Treffer im Sinne von erfolgreichen Ermittlungen bzw. Strafverfolgungen welcher Art von Delikten hat es gegeben (bitte nach Standort des Scanners, Anzahl der erfassten Kennzeichen, sich daraus ergebenden Ermittlungen bzw. Strafverfolgungen und nach Tatbestand bzw. Rechtsgrundlage der Ermittlungen aufschlüsseln)?
6. Wie hoch ist die auf technischen Ursachen basierende Fehlerquote der Geräte, und durch welche technischen Mängel kommt es zu Fehlern bei der Erfassung der Daten (bitte nach Gerätetyp, Hersteller und Fehlerquote, Versuchs- und Wirkbetrieb aufschlüsseln)?
7. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Fehlerquoten bei auf dem Markt befindlichen Kennzeichenscannern allgemein (bitte nach Gerätetyp, Hersteller und Fehlerquote aufschlüsseln), und wie bewertet sie diese jeweils im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit des verfolgten Zwecks im Sinne der Geeignetheit?
8. Wie hoch ist die Quote der Fehlidentifizierung durch die von den Kfz-Scannern gelieferten Daten und die der damit einhergehenden Ermittlungsfehler?
9. Wie oft wurden in Fällen von Fehlidentifizierungen polizeiliche Maßnahmen eingeleitet (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
10. Welche polizeilichen Maßnahmen waren dies (bitte nach Jahren, Maßnahme und Bundesländern, z. B. Datenabgleich, persönliche Befragung, Hausdurchsuchung, vorläufige Festnahmen aufschlüsseln)?
11. Sind Ergebnisüberprüfungen und Korrekturen durch eingesetztes Personal nötig, und wie und von wem werden diese ggf. vorgenommen (bitte nach Bundesland, Behörde, Personalanzahl und Kosten aufschlüsseln)?
12. Wie hoch sind die Kosten, die durch die jeweiligen Scanner seit 2013 entstanden sind (bitte nach Scanner, Standort, Kosten und Gesamtkosten der Scanner-Nutzung seit 2013 aufschlüsseln)?
13. Wie lange werden die durch die Kfz-Scanner erfassten Daten durch wen gespeichert, und wer hat darauf Zugriff?
14. Mit welchen Datenbanken der Bundespolizei und anderer, auch europäischer, Polizeibehörden werden die Daten abgeglichen?
15. Unter welchen Voraussetzungen und auf welcher rechtlichen Grundlage werden bisher Mautdaten den Nachrichtendiensten des Bundes und der Länder zugänglich gemacht?

16. An welcher Stelle im InfrAG-E wird definitiv ausgeschlossen, dass die mittels des Mautsystems erfassten und verarbeiteten Daten nicht an andere Behörden weitergegeben werden?
17. Inwieweit beinhaltet der Gesetzentwurf „die strengste Datenschutzvorschrift, die wir kennen“?
18. Wieso wird auf eine Speicherung der Bewegungsdaten und Fotos im Gesetzentwurf nicht gänzlich verzichtet?
19. Wozu wird das zur „Erhebung, Speicherung und Verarbeitung“ nach §10 Absatz 2 Nummer 1 InfrAG-E bezeichnete „Bild des Kraftfahrzeugs“ konkret benötigt, und wie wird diese Verarbeitung personenbezogener und sensibler Daten im Sinne der Verhältnismäßigkeit begründet (bitte auch Modellsituationen darstellen)?
20. Wie soll das Problem der Erfassung von Nummernschildern nichtmautpflichtiger Fahrzeuge (z. B. E-Mobile oder Kfz von behinderten Personen) gelöst werden, und um wie viele Fahrzeuge bzw. betroffene Personen handelt es sich dabei?
21. Haben die Mautdaten für die Bundesregierung eine persönlichkeitsrechtliche Relevanz, und wenn ja, betrachtet die Bundesregierung die Mautdaten als mit den Telekommunikations-Vorratsdaten vergleichbar (bitte begründen)?
22. Wie sind bei einer Speicherung der Bewegungsprofile bei einem privaten Betreiber anspruchsvolle und normenklare Regelungen hinsichtlich der Datensicherheit gewährleistet?
23. Welche Vorgaben gibt es in Sachen Datenschutz, IT-Systemschutz und anzuwendende Datenverarbeitungsverfahren und Datenübertragungsverfahren bei Ausführung der Kontrolle „durch einen privaten Dritten“, wie in § 10 InfrAG-E beschrieben?
24. Kennt die Bundesregierung alternative Möglichkeiten der Mauterhebung auf deutschen Straßen, die ohne eine elektronische Erfassung der Kfz-Kennzeichen auskommen, und wenn ja,
 - a) welche,
 - b) welche Vor- und Nachteile haben sie nach Kenntnisstand der Bundesregierung gegenüber der geplanten Variante,
 - c) welche Kosten, bzw. Einnahmen wären damit jeweils verbunden,
 - d) welche grundrechtsrelevanten Risiken bestehen aus Sicht der Bundesregierung jeweils bei den alternativen Maut-Konzepten?
25. Wie positioniert sich die Bundesregierung gegenüber der Forderung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e. V. (ADAC) zu einem „Recht auf datenfreie Fahrt“ (www.datenschutzverein.de, DANA-Datenschutz-nachrichten, Ausgabe 4/2009 – bitte begründen)?
26. Gibt es zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage schon Voranfragen, Gespräche oder Kontakte mit „privaten Dritten“ bezüglich der Übernahme von Kontrollaufgaben entsprechend § 10 InfrAG-E, und wenn ja, welche Dritte sind das?
27. Mit welchem Termin rechnet die Bundesregierung für den Beginn einer Ausschreibung für die Übernahme von Aufgaben durch private Anbieter im Rahmen der Pkw-Maut?

28. Gibt oder gab es Überlegungen, Teile der Infrastruktur des Toll Collect Systems zu nutzen und bei der Umsetzung der Maut-Überwachung entsprechend des vorgelegten Gesetzentwurfes einzubinden?
Wenn ja, welche, und in welchem Umfang?
29. Wie ist der Stand des Prozesses bzw. Schiedsverfahrens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Toll Collect Konsortium?
30. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Daimler AG und damit mittelbar die Daimler Financial Services AG als 45-prozentiger Anteilseigner der Toll Collect GmbH keinerlei Rücklagen für dieses Schiedsverfahren gebildet hat (www.devianzen.de „Daimler verweigert sich seiner Vergangenheit“, www.manager-magazin.de „Bund erwägt Milliardenrabatt für Daimler und Deutsche Telekom“), bei dem es immerhin um eine Streitsumme von mehr als 7 Mrd. Euro geht?
31. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung der Fragesteller zu, dass sich aus dieser Tatsache die Annahme herleiten lässt, dass die Daimler AG offenbar seit Jahren davon ausgeht, dass es zu keinen Strafzahlungen für die um 16 Monate verspätete Einführung des Toll Collect Systems kommen wird, und inwiefern sind der Bundesregierung Anhaltspunkte für die Begründung einer solchen Annahme bekannt?
32. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Art und den Umfang der Erfassung von Kennzeichen auch im nichtstaatlichen Bereich, bspw. in Parkhäusern, Parkplätzen oder auf Campingplätzen, und welche Zahlen liegen ihr diesbezüglich für die Entwicklung der letzten Jahre seit dem Jahr 2009 vor (bitte nach Jahr, Ort und Zweck der Anwendung aufschlüsseln)?
33. Sieht die Bundesregierung hier datenschutzrechtliche Probleme, z. B. bei der Einwilligung zur Speicherung der Daten, der Speicherdauer, der Bildung von Bewegungsprofilen oder der Nutzung zu Marketingzwecken, und wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
34. Sieht die Bundesregierung diesbezüglich eigenen Handlungsbedarf, und wenn ja, in welcher Form?

Berlin, den 19. November 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

