

## **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**

**(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3581)**

Nachdem die Bundesregierung ohne Angaben von Gründen die Frist zur Beantwortung der Kleinen Anfrage „Scanning von Kfz-Kennzeichen“ (Bundestagsdrucksache 18/3581) eine Woche überzogen hatte und am 15. Dezember 2014 einen Teil der Fragen mit der Begründung, dass diese „erst beantwortet werden [können], wenn der Gesetzentwurf vom Bundeskabinett beschlossen wurde“, unbeantwortet ließ, beschloss das Bundeskabinett zwei Tage später eben jenen Gesetzentwurf für eine Pkw-Maut (Entwurf des Infrastrukturabgabengesetzes – InfrAG-E). Dieser sieht ab dem Jahr 2016 eine elektronische Erfassung sowie einen automatisierten Abgleich der Kfz-Kennzeichen auf den deutschen Autobahnen vor. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von Alexander Dobrindt (CSU) hatte vorher seinen ersten Gesetzentwurf, der unter anderem eine dreizehmonatige Vorratsdatenspeicherung der an den Mautstellen erfassten Daten vorsah, um eventuelle Erstattungsansprüche überprüfen zu können, auf massive Kritik von Datenschützerinnen und Datenschützern hin überarbeitet. Der überarbeitete Gesetzentwurf sah, entgegen der öffentlichen Beteuerungen des Bundesverkehrsministers, vor, dass der private Betreiber laut § 12 Absatz 1 InfrAG-E die persönlichen Daten der „Maut-Kunden“ dann löschen muss, wenn er auch die Bewegungsprofile löscht, also nach maximal 13 Monaten. Der nun vom Kabinett beschlossene Gesetzentwurf sieht vor, dass Fotos und Daten gelöscht werden, sobald festgestellt wurde, dass die Maut bezahlt ist. Beim Kraftfahrt-Bundesamt dagegen sollen sie jedoch weiterhin 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erfolgt der nach § 10 Absatz 4 Satz 2 InfrAG-E geregelte automatische Abgleich des erfassten Kennzeichens mit den Daten aus dem „Infrastrukturabgaberegister“ genau?
2. An welcher Stelle im Gesetzentwurf zur Einführung einer Pkw-Maut wird definitiv ausgeschlossen, dass die mittels des Mautsystems erfassten und verarbeiteten Daten nicht an andere Behörden weitergegeben werden?

3. Inwieweit beinhaltet der Gesetzentwurf „die strengste Datenschutzvorschrift, die wir kennen“ (www.sueddeutsche.de vom 2. November 2014 „Dobrindt schließt Weitergabe von Maut-Daten für Fahndung aus“)?
4. Wieso wird auf eine Speicherung der Bewegungsdaten und Fotos im Gesetzentwurf nicht gänzlich verzichtet?
5. 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)?
6. Wieso wird nicht nur mit Hash-Werten der Nummernschilder gearbeitet, statt automatisch alle Klardaten abzufragen?
7. Trifft es zu, dass man künftig ohne Maut-Einzugsermächtigung kein Auto anmelden kann, und wenn ja, warum sollen dann die Nummernschilder von in der Bundesrepublik Deutschland angemeldeten Fahrzeugen zentral geprüft werden?
8. 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?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Fehlerquote der eingesetzten Lesesysteme von 7 Prozent (Bundestagsdrucksache 18/3581) im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit des verfolgten Zwecks in puncto Geeignetheit?
10. Haben die Mautdaten für die Bundesregierung eine persönlichkeitsrechtliche Relevanz, und wenn ja, betrachtet sie die Maut-Daten als mit den Telekommunikations-Vorratsdaten vergleichbar (bitte begründen)?
11. Wie sind nach Ansicht der Bundesregierung bei einer Speicherung der Bewegungsprofile bei einem privaten Betreiber anspruchsvolle und normenklare Regelungen hinsichtlich der Datensicherheit gewährleistet?
12. Welche Vorgaben gibt es in Sachen Datenschutz, IT-Systemschutz und anzuwendende Datenverarbeitungs- und Datenübertragungsverfahren bei Ausführung der Kontrolle „durch einen privaten Dritten“, wie in § 10 InfrAG-E beschrieben?
13. Warum fehlt im Gesetzentwurf eine Regelung, die den privaten Betreiber verpflichtet, die nicht automatisch erkannten Kennzeichen unverzüglich manuell auszuwerten und damit nicht z. B. ein Jahr zu warten?
14. Warum ist es erforderlich, dass die kompletten Datensätze der Mautpreller drei Jahre lang gespeichert werden (§ 12 Absatz 6 InfrAG-E)?
15. Wie soll man – siehe Anlage 15 des Plenarprotokolls 18/75 – mit dem Abgleich des Kilometerstandes nachweisen können, dass man nicht auf Bundesfernstraßen gefahren ist?
16. Wann soll die Verordnung nach § 9 Absatz 5 InfrAG-E, mit der die Frage der möglichen Erstattung der Infrastrukturabgabe für im Inland angemeldete Kfz geregelt werden soll, im Entwurf vorliegen (bitte begründen)?
17. Welche Datenerhebung wäre – siehe Anlage 15 des Plenarprotokolls 18/75 – für eine Beweislastumkehr, mit der der Bund bzw. der für die Erhebung der Infrastrukturabgabe zuständige private Dritte die Benutzung der Bundesfernstraßen nachweisen müsste, erforderlich (bitte begründen)?

18. Wird sich die Bundesregierung, angesichts des zunehmenden großflächigen Einsatzes ähnlicher Systeme durch Privatunternehmen, darum bemühen, einen Überblick und entsprechende Zahlen über die Art und den Umfang der Erfassung von Kennzeichen auch im nichtstaatlichen Bereich, beispielsweise in Parkhäusern, Parkplätzen oder auf Campingplätzen zu bekommen (bitte begründen)?

Berlin, den 19. Dezember 2014

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

