

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Jan Korte, Anke Domscheit-Berg, Kerstin Kassner,
Ulla Jelpke, Viktor Perli, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann,
Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

Automatisiertes Kfz-Kennzeichen-Scanning zur Durchsetzung der Diesel-Fahrverbote

Die Bundesregierung plant die von Gerichten angeordneten Diesel-Fahrverbote mit einer automatisierten Erfassung aller Verkehrsteilnehmer durchzusetzen. Der am 7. November 2018 vom Bundeskabinett verabschiedete „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes“ (StVG-E) sieht dafür einen automatisierten Datenbankabgleich mit dem Kraftfahrt-Bundesamt vor.

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 darauf hin abgeglichen werden. Im Kraftfahrt-Bundesamt sind die Halter- und Fahrzeugdaten über zugelassene Fahrzeuge gespeichert. Um in einem automatisierten Datenabgleich feststellen zu können, ob für bestimmte Fahrzeuge eine Verkehrsbeschränkung gilt, sieht der Gesetzentwurf vor, dass es den Behörden zusätzlich erlaubt sein soll, vor Ort das Fahrzeugkennzeichen, die Fahrzeugmerkmale, das Bild des Fahrzeugs und des Fahrers sowie „Ort und die Zeit der Teilnahme am Verkehr im Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten“ „automatisiert“ erfassen und abgleichen zu dürfen. Wie viele Bilder von den Autofahrenden, Mitfahrenden und der Umgebung gemacht werden, und ob dies technisch mithilfe einer Videoüberwachung oder einer Bildüberwachung umgesetzt werden soll, geht aus dem Gesetzentwurf nicht hervor. Damit insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten oder schlechter Sicht verwertbare Ergebnisse erzielt werden können, ist anzunehmen, dass aus technischen Gründen pro Erfassung mindestens mehrere Fotos angefertigt werden müssten. In einem Brief vom 22. November 2018 an die Fraktionen der Großen Koalition erklärt der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer, das automatisierte Verfahren zur Ermittlung von Fahrzeugdaten sei die einzig „praktikable und effektive“ Möglichkeit, Fahrverbote älterer Dieselautos durchzusetzen. Überwachung sei das jedoch nicht, und der Datenschutz würde gewahrt. Nach einem Dieseltippel mit den Kommunen erklärte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dass das bislang 1 Mrd. Euro umfassende Förderprogramm „Saubere Luft“ vom Bund um eine halbe Milliarde Euro aufgestockt werde, auch um „die entsprechenden mobilen Erfassungsgeräte [zu] fördern“ (WELT Online vom 3. Dezember 2018).

Im Leitsatz 4 des BVerfG-Urteils 1BvR2074/05 und 1BvR1254/07 vom 11. März 2008 (www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rs20080311_1bvr207405.html) stellte das Bundesverfassungsgericht 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.“

Inwieweit eine vollautomatisierte Überwachungsinfrastruktur zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeits-Verstößen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen kann, ist nach Auffassung der Fragesteller nicht erkennbar. Auch ist die strikte Zweckgebundenheit zweifelhaft, so dass die Gefahr einer Ausweitung auch auf andere Deliktsbereiche und damit des Überwachungsstaates droht. Im Deutschlandfunk hat NRW-Innenminister Herbert Reul (CDU) bereits gefordert, dass die Diesel-Überwachung auch zur Jagd auf Kriminelle genutzt werden solle:

„Ich finde auch die Frage sehr berechtigt, wenn man Kennzeichenermittlung macht, um Dieselfahrverbote zu kontrollieren, warum dann eigentlich nicht, um Kriminelle zu finden“ (Deutschlandfunk vom 22. November 2018).

Die Bundespolizei darf aufgrund von § 27b des Bundespolizeigesetzes (BPolG) mit solchen Anlagen bereits zur Gefahrenabwehr und Strafverfolgung „im öffentlichen Verkehrsraum vorübergehend und nicht flächendeckend die Kennzeichen von Fahrzeugen ohne Wissen der Person“ automatisch erheben und „mit dem Fahndungsbestand“ abgleichen. In mehreren Bundesländern (Bayern, Brandenburg, Hessen und Thüringen) wurden in der Vergangenheit bereits Testläufe mit ähnlichen Systemen zur automatisierten Kennzeichenerkennung durchgeführt.

Aufgrund einer hohen Fehlerrate und möglichen Fehlidentifikationen stehen die Systeme in der Kritik. Die Anbieter entsprechender Erfassungstechnik werben mit Erkennungsraten von mehr als 95 Prozent und etlichen Speicher-, Such- und Exportmöglichkeiten für die erfassten Daten (vgl. NDR.de vom 21. Oktober 2014).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchen Städten und Gemeinden wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang Gerichtsurteile mit Fahrverboten auf Strecken oder in Fahrverbotszonen verhängt, welche davon sind rechtskräftig, und welchen Umfang haben jeweils die Fahrverbotsstrecken oder Gebiete (bitte entsprechend nach Datum der Gerichtsentscheidung, Kommune, Fahrverbotsstrecke oder Gebiet aufführen)?
2. Welche Verfahren sind nach Kenntnis der Bundesregierung noch anhängig, und mit welchen Ergebnissen rechnet die Bundesregierung?
3. Handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den verhängten Diesel-Fahrverboten um Verbote, die nur an bestimmten Wochentagen wirksam sind, oder sind diese bzw. werden diese dauerhaft einzuhalten sein (bitte ggf. entsprechend auflisten)?
4. Gibt es oder wird es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den verhängten Diesel-Fahrverboten Ausnahmen, z. B. für Anwohner, Schwerbehinderte oder Gewerbetreibende, geben, und wenn ja, wie werden diese Ausnahmen kenntlich und überprüfbar gemacht?

5. Wie wird oder soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Einhaltung der Diesel-Fahrverbote in den Kommunen, z. B. durch Kontrollen in Stichproben über die Prüfung der Fahrzeugpapiere durch die Polizei, überprüft werden?
6. Wie wird oder soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Kontrolle der Einhaltung der Diesel-Fahrverbote auf Bundesautobahnen durchgeführt werden?
7. Inwieweit unterscheidet sich die Behandlung von Verstößen gegen Fahrverbote bei streckenbezogenen Fahrverboten und in Umweltzonen, und in welcher Höhe werden die Ordnungswidrigkeiten jeweils geahndet?
8. Bis wann soll die für die Kontrolle der Einhaltung der Diesel-Fahrverbote je nach Kommune nötige Überwachungstechnik nach Inkrafttreten der Rechtsgrundlage einsatzfähig sein?
9. Soll es sich technisch um eine Videoüberwachung oder Bildüberwachung handeln?
10. Wer entwickelt derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung die erforderliche Technik für die Durchführung dieses Verfahrens?
Haben mit den Firmen oder Forschungseinrichtungen Gespräche seitens der Bundesregierung oder untergeordneter Behörden stattgefunden?
Wenn ja, wann, zu welchem Thema, und wer nahm daran teil?
Wurde ggf. ein entsprechender Auftrag zur Entwicklung erteilt?
11. Aus welchen Titeln des Bundeshaushaltes, in welcher Höhe, und für welchen Zeitraum wird die Bundesregierung die Anschaffung von Erfassungsgeräten zur Kontrolle von Diesel-Fahrverboten durch die Kommunen fördern?
12. Mit welchen Kosten pro Strecke oder Gebiet rechnet die Bundesregierung (bitte entsprechend aufführen, oder, wenn keine genauen Angaben möglich sind, schätzen)?
13. Inwieweit ist das automatisierte Verfahren zur Ermittlung von Fahrzeugdaten anhand des Kfz-Kennzeichens im Hinblick auf Fragen des informationellen Selbstbestimmungsrechts aus Sicht der Bundesregierung gerechtfertigt und erforderlich (bitte begründen)?
14. Inwieweit soll und kann seitens der Bundesregierung ausgeschlossen werden, dass über das „Bild des Fahrzeugs und des Fahrers“ hinaus Radfahrerinnen bzw. Radfahrer, Fußgängerinnen bzw. Fußgänger, Beifahrerinnen bzw. Beifahrer und Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer erfasst werden?
15. Warum soll nach § 63c Absatz 1 Nummer 4 StVG-E eine verdeckte Datenerhebung möglich sein?
16. Welche Löschfristen sind für die im Einzelnen erhobenen Daten und die einzelnen Verfahrensschritte jeweils vorgesehen?
17. Wie ist insbesondere die Formulierung „unverzüglich“ im Entwurf zu verstehen, und bedeutet sie eine Löschung unmittelbar nach Feststellung eines „Nicht-Treffers“?
18. Wieso wird im Gesetzentwurf, anders als bei der automatisierten Kennzeichenerfassung, wo die Kennzeichenfotos an Ort und Stelle mit einer in der Messstation gespeicherten Liste abgeglichen werden und bei fehlendem Treffer die Daten unverzüglich gelöscht werden müssen, nicht näher festgeschrieben, wann der Abgleich zwischen dem Register des Kraftfahrt-Bundesamtes und den aufgenommenen Kennzeichen erfolgen muss?

19. Sollen zukünftig weitere Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten mit dem geplanten System zum Filmen von Autofahrerinnen und Autofahrern durchgesetzt werden?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wieso schlägt die Bundesregierung eine Formulierung in § 63c StVG-E vor, die genau das, jedenfalls hinsichtlich der Verkehrsordnung, zulässt?

20. Stellt aus Sicht der Bundesregierung ein solches Verfahren eine kritische Infrastruktur dar, deren unkompromittiertes Funktionieren sichergestellt werden müsste, und wenn ja, wie soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

21. Teilt die Bundesregierung die Sicht der Fragesteller, wonach das Überwachungssystem ein Ziel für geheimdienstliche, kriminelle und staatliche Hackinggruppen darstellen könnte (bitte begründen)?

22. Wie bewertet der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit nach Kenntnis der Bundesregierung den Gesetzentwurf hinsichtlich seiner Verhältnismäßigkeit?

23. Wieso wird auf eine Speicherung der Bewegungsdaten und Fotos im Gesetzentwurf nicht gänzlich verzichtet?

24. Wozu werden die Bilder des Kraftfahrzeugs und des Fahrers konkret benötigt, und wie wird diese Verarbeitung personenbezogener und sensibler Daten im Sinne der Verhältnismäßigkeit begründet (bitte auch Modellsituationen darstellen)?

25. Haben die Diesel-Fahrverbotsdaten für die Bundesregierung eine persönlichkeitsrechtliche Relevanz (bitte begründen)?

26. Trifft es zu, dass die grenzüberschreitende Vollstreckung erst ab 70 Euro möglich ist, und nur besonders schwere Verkehrsverstöße im Cross Border Enforcement enthalten sind (vgl. <https://etsc.eu/faq-eu-cross-border-enforcement-directive/> und www.bundesjustizamt.de/DE/Themen/Ordnungs_Bussgeld_Vollstreckung/EUGeld/Fragen/FAQ_node.html)?

27. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es bei der automatisierten Kontrolle der Diesel-Fahrverbotsgebiete zu einer Ungleichbehandlung zwischen den Fahrern deutscher und ausländischer Fahrzeuge kommen könnte (bitte begründen)?

28. Welche Alternativen sind von der Bundesregierung wie und mit welchem Ergebnis geprüft worden?

29. Kennt die Bundesregierung alternative Möglichkeiten der Kontrolle der Fahrverbotszonen, die ohne eine elektronische Erfassung der Kfz-Kennzeichen auskommen und wenn ja,

a) welche,

b) welche Vor- und Nachteile haben sie nach Meinung der Bundesregierung gegenüber der geplanten Variante,

c) welche Kosten wären damit jeweils verbunden bzw.

d) welche grundrechtsrelevanten Risiken bestehen aus Sicht der Bundesregierung jeweils bei den alternativen Konzepten?

30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, wonach etwa die Blaue Plakette oder kleine RFID-Funksender, die andere Länder bereits in Mautsystemen einsetzen, deutlich mildere Mittel zur Kontrolle der Fahrverbote wären (bitte begründen)?

31. In welchen Städten mit Umweltzonen wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei geparkten Fahrzeugen auch die Umweltplakette überprüft?
32. Gibt oder gab es Überlegungen der Bundesregierung, Teile der Infrastruktur des Toll-Collect-Systems und des für die Kontrolle der Infrastrukturabgabe neu zu errichtenden Systems zu nutzen, ggf. anzupassen und bei der Überwachung der Diesel-Fahrverbote einzubinden?
Wenn ja, welche, von wem, und in welchem Umfang?
33. Setzen die Bundespolizei oder andere dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) unterstehende Polizeibehörden bereits eine entsprechende Technik zum Kfz-Kennzeichenabgleich ein?
Wenn ja, um welche Technik handelt es sich jeweils?
Wo, seit wann, und auf jeweils welcher gesetzlichen Grundlage wird diese von wem eingesetzt (bitte entsprechend nach Behörde, Standort, Anzahl, Art und Herkunft der Scanner/Überwachungsgeräte, Anschaffungskosten, Beginn des Überwachungszeitraums und Rechtsgrundlage aufführen)?
34. Welche Daten, insbesondere personenbezogene Daten, werden durch die Überwachungsmaßnahmen jeweils erfasst, wie, und mit welcher Begründung verwendet?
35. Wie viele Kennzeichen wurden durch die einzelnen Scanner bzw. Überwachungsgeräte seit 2013 erfasst, und wie viele Treffer i. S. v. erfolgreichen Ermittlungen bzw. Strafverfolgungen welcher Art von Delikten und Ordnungswidrigkeiten hat es gegeben (bitte nach Standort des Scanners bzw. Überwachungsgeräts, Anzahl der erfassten Kennzeichen, sich daraus ergebenden Ermittlungen bzw. Strafverfolgungen, Tatbestand bzw. Rechtsgrundlage der Ermittlungen aufschlüsseln)?
36. Hatte vor Inbetriebnahme der Kennzeichenscanner durch die Bundespolizei oder andere Sicherheitsbehörden des Bundes ein entsprechender Testbetrieb stattgefunden (wenn ja, bitte Dauer und Ort des Testbetriebs, Zahl der erfassten Kfz-Kennzeichen, Zahl der Treffermeldungen, Zahl der Echttreffer und konkrete Erfolge angeben)?
37. In wie vielen Fällen wurde mithilfe automatischer Kfz-Kennzeichenerfassung eine konkrete Gefahr oder eine Straftat von erheblicher Bedeutung abgewehrt?
38. In wie vielen Fällen wurden mithilfe automatischer Kfz-Kennzeichenerfassung Straftaten von erheblicher Bedeutung, die gegen die Sicherheit der Grenze gerichtet sind, verfolgt?
39. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung 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)?
40. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Fehlerquoten bei auf dem Markt befindlichen Überwachungsgeräten allgemein (bitte nach Gerätetyp, Hersteller und Fehlerquote aufschlüsseln), und wie bewertet sie diese jeweils im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit des verfolgten Zwecks in puncto Geeignetheit?
41. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Quote der Fehlidentifizierung durch die von den Kfz-Scannern bzw. Überwachungsgeräten gelieferten Daten und die der damit einhergehenden Ermittlungsfehler?
42. Wie oft wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Fällen von Fehlidentifizierungen polizeiliche Maßnahmen eingeleitet (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

43. Welche polizeilichen Maßnahmen waren dies nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Jahren, Maßnahme und Bundesländern, z. B. Datenabgleich, persönliche Befragung, Hausdurchsuchung, vorläufige Festnahmen aufschlüsseln)?
44. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Ergebnisüberprüfungen und Korrekturen durch eingesetztes Personal nötig, und wie, und von wem werden diese ggf. vorgenommen (bitte nach Bundesland, Behörde, Personalanzahl und Kosten aufschlüsseln)?
45. Wie hoch sind die Kosten, die durch die jeweilige Überwachungstechnik seit 2013 entstanden sind (bitte nach Scanner bzw. Überwachungstechnik, Standort, Kosten, Gesamtkosten der Scanner-Nutzung seit 2013 aufschlüsseln)?
46. Wie lange werden die durch die Kfz-Scanner erfassten Daten durch wen gespeichert, und wer hat darauf Zugriff?
47. Mit welchen Datenbanken der Bundespolizei und anderer, auch europäischer, Polizeibehörden werden die Daten auf jeweils welcher Rechtsgrundlage abgeglichen?

Berlin, den 17. Dezember 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

