

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Anke Domscheit-Berg, Kerstin Kassner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/7105 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Dieselpfiff mit den Kommunen erklärte Bundes-

kanzlerin 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](http://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 (BPoIG) 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).

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)?

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)?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vollzug des Immissionsschutzrechts liegt in der Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung liegt keine der Frage entsprechende Übersicht vor.

2. Welche Verfahren sind nach Kenntnis der Bundesregierung noch anhängig, und mit welchen Ergebnissen rechnet die Bundesregierung?

Die Bundesregierung nimmt zu den laufenden Verfahren keine Stellung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Die verhältnismäßige Ausgestaltung von Fahrverboten und die Regelung des Nachweisverfahrens liegen in der Zuständigkeit der Behörden der Länder.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 19/5628 verwiesen.

8. Bis wann soll die für die Kontrolle der Einhaltung der Diesel-Fahrverbote je nach Kommune nötige Überwachungstechnik nach Inkrafttreten der Rechtsgrundlage einsatzfähig sein?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

9. Soll es sich technisch um eine Videoüberwachung oder Bildüberwachung handeln?

Nach dem neuen § 63c StVG-Entwurf darf nur das Standbild des Fahrzeugs und des Fahrers erhoben werden.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 21, 27 und 28 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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?

Es ist beabsichtigt, die Anschaffung von Erfassungsgeräten zur Kontrolle von Fahrverboten aus dem Titel über die Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme zu fördern.

12. Mit welchen Kosten pro Strecke oder Gebiet rechnet die Bundesregierung (bitte entsprechend auführen, oder, wenn keine genauen Angaben möglich sind, schätzen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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?

Der Vollzug straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften obliegt den Ländern. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

15. Warum soll nach § 63c Absatz 1 Nummer 4 StVG-E eine verdeckte Datenerhebung möglich sein?

In ihrer Gegenäußerung hat die Bundesregierung vorgeschlagen, die verdeckte Datenerhebung aus dem Regelungsentwurf gänzlich zu streichen.

16. Welche Löschfristen sind für die im Einzelnen erhobenen Daten und die einzelnen Verfahrensschritte jeweils vorgesehen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

17. Wie ist insbesondere die Formulierung „unverzüglich“ im Entwurf zu verstehen, und bedeutet sie eine Löschung unmittelbar nach Feststellung eines „Nicht-Treffers“?

Unverzüglich bedeutet ohne schuldhaftes Zögern nach den Umständen im Einzelfall. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 198 der Abgeordneten Judith Skudelny auf Bundestagsdrucksache 19/6511 verwiesen.

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?

Der Gesetzentwurf behandelt in § 63c StVG-Entwurf sowohl das herkömmliche als auch das automatisierte Verfahren. Der unverzügliche Abgleich ist im Gesetzentwurf systematisch angelegt. In ihrer Gegenäußerung hat die Bundesregierung vorgeschlagen, diese Unverzüglichkeit sprachlich deutlicher klarzustellen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen. Ergänzend wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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?

Da das System zum automatisierten Kfz-Kennzeichen-Scanning nicht der Erbringung einer Kritischen Dienstleistung zur Versorgung der Bevölkerung, sondern dem Verwaltungsvollzug dient, ist dieses somit nicht einem unter § 2 Absatz 10 des Gesetzes über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik BSI-Gesetz (BSIG) genannten Sektoren zuzuordnen und wäre daher keine Kritische Infrastruktur im Sinne dieser Vorschrift. Zur Gewährleistung eines angemessenen IT-Sicherheitsniveaus von IT-Verfahren in der Bundesverwaltung gelten hier aber die vom Anforderungsniveau im Hinblick auf die Cybersicherheit mindestens vergleichbaren §§ 4, 5 und 8 BSIG.

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

Nein. Für die Begründung wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 128 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar auf Bundestagesdrucksache 19/6321 verwiesen.

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)?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bild des Fahrzeugs und des Fahrers sowie der Ort und die Zeit der Teilnahme am Verkehr im Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten dürfen ausschließlich zum Zweck der Verfolgung von diesbezüglichen Ordnungswidrigkeiten an die hierfür zuständige Verwaltungsbehörde übermittelt werden, wenn das Fahrzeug nicht zur Verkehrsteilnahme berechtigt ist.

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

Soweit es sich um personenbezogene Daten handelt, unterliegen diese Daten dem Schutz des geltenden Datenschutzrechts.

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/Ordnungsbussgeld\\_Vollstreckung/EUGeld/Fragen/FAQ\\_node.html](http://www.bundesjustizamt.de/DE/Themen/Ordnungsbussgeld_Vollstreckung/EUGeld/Fragen/FAQ_node.html))?

Die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen kann innerhalb der EU auf Grundlage des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (Rb Geldsanktionen) erfolgen. Der Rahmenbeschluss sieht in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe h vor, dass die Vollstreckung von Geldsanktionen abgelehnt werden kann, wenn die verhängte Geldstrafe oder Buße unter 70 Euro liegt. Diese Vorgabe hat Deutschland in § 87 Absatz b Nummer 2 des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) umgesetzt, nach dessen Vorgabe eine Vollstreckung unzulässig ist, wenn der zu vollstreckende Betrag – also etwa die Summe aus ausländischer Geldbuße und die Verfahrenskosten zusammen – den Betrag von 70 Euro nicht erreicht.

Im Verhältnis zu Österreich erfolgt die grenzüberschreitende Vollstreckung von Ordnungswidrigkeiten auf Grundlage des fortgeltenden Deutsch-Österreichischen Vertrags über die Rechts- und Amtshilfe in Verwaltungssachen. In dessen Artikel 9 Absatz 1 ist für die Vollstreckungshilfe bei Geldbußen eine sog. Bagatellgrenze von 25 Euro vorgesehen.

Für bestimmte Verkehrsverstöße sieht die Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte mit dem Ziel des sog. Cross Border Enforcement einen Halterdatenaustausch vor. Diese acht Verstöße sind in Artikel 2 der Richtlinie und auch in § 37b Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes aufgeführt.

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)?

Kraftfahrzeuge mit einer Zulassung im Ausland sind nicht im Zentralen Fahrzeugregister erfasst. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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,
- welche,
  - welche Vor- und Nachteile haben sie nach Meinung der Bundesregierung gegenüber der geplanten Variante,
  - welche Kosten wären damit jeweils verbunden bzw.
  - 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)?

Die Fragen 28, 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

31. In welchen Städten mit Umweltzonen wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei geparkten Fahrzeugen auch die Umweltplakette überprüft?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/1664 verwiesen.

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?

Der Vollzug straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften obliegt den Ländern. Zudem wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/6869 verwiesen.

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)?
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)?

Die Fragen 33 bis 35 und 37 bis 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundespolizei oder andere dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat unterstehende Polizeibehörden setzen derzeit keine Technik zum Kfz-Kennzeichenabgleich ein. Die Bundespolizei hat aber mit § 27b des Bundespolizeigesetzes (BPolG) die Befugnis zum Einsatz von Kennzeichenerfassungssystemen und bereitet den Betrieb dieser Technik vor.

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)?

Auf die Antwort zu den Fragen 33 bis 35 und 37 bis 39 wird verwiesen. Im Rahmen der Vorbereitung der Beschaffung der Kennzeichenlesesysteme führte die Bundespolizei im Jahr 2017 eine Marktsichtung durch, begleitet durch eine Vorstudie. Bei der Vorstudie wurde ein Prototyp eines Kennzeichenlesesystems erstellt und dessen prinzipielle Funktionsfähigkeit nachgewiesen. Der Nachweis erfolgte am 12. September 2017 auf der BAB 4 zwischen Dresden und Bautzen am Parkplatz Rödertal-Süd. Dabei wurden keine echten Daten abgeglichen, sondern eine Auswahl an bundespolizeieigenen Fahrzeugen genutzt, um grundsätzliche Funktionen abzubilden.

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?

Die Fragen 40 bis 47 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/1664 verwiesen.





