

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martina Renner, Dr. André Hahn, Gökey Akbulut, Anke Domscheit-Berg, Ulla Jelpke, Stefan Liebich, Amira Mohamed Ali, Niema Movassat, Zaklin Nastic, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Test zur biometrischen Gesichtserkennung am Bahnhof Berlin-Südkreuz

Mit großem, auch kritischem Echo aus Öffentlichkeit, bürger- und datenschutzrechtlichen Initiativen begann am 1. August 2018 ein Pilotversuch am Berliner Bahnhof Südkreuz. Hierbei wurden bestimmte Bereiche des Bahnhofs mit Videokameras überwacht, deren Aufnahmen anschließend zumindest mit einer Datenbank mit den biometrischen Vergleichsdaten abgeglichen wurde. Verschiedenen vollmundigen Ankündigungen und Behauptungen über die angeblichen Erfolge folgte dann die dürftige Information von Öffentlichkeit und Parlament. Im Ergebnis ist völlig unklar, ob sich diese Methodik überhaupt bewehrt hat oder ob insbesondere durch Fehlidentifikation bei einer Ausweitung der Technik eine Vielzahl unbescholtene Reisende als scheinbar gefährlich gebrandmarkt würden (netzpolitik.org vom 20. Dezember 2017, „De Maizière plant flächendeckende Gesichtserkennung trotz hoher Fehlerquoten am Südkreuz“, <https://netzpolitik.org/2017/de-maiziere-plant-flaechendeckende-gesichtserkennung-trotz-hoher-fehlerquoten-am-suedkreuz/>). Inzwischen wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn AG, die sich an dem Projekt beteiligt hat, derlei Verfahren gerne selbst einsetzen möchte, um eine Situations- und Verhaltensanalyse zu ermöglichen (<https://bieterportal.noncd.db.de/portal/Disclosure/DetailLegal?crypteId=ycu3mSI6-yWd5iH36Y2tGntSuD41kjtG>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kosten sind in der ersten Testphase zur biometrischen Gesichtserkennung am Bahnhof Berlin-Südkreuz insgesamt entstanden (bitte nach Personal-, Sach- und Entwicklungskosten sowie Aufwendungen für Dritte, bspw. Beratungsfirmen aufschlüsseln)?
2. Welche Kosten sind während der zweiten Testphase (Verlängerung) durch den zur biometrischen Gesichtserkennung am Bahnhof Berlin-Südkreuz insgesamt entstanden (bitte nach Personal-, Sach- und Entwicklungskosten sowie Aufwendungen für Dritte, bspw. Beratungsfirmen aufschlüsseln)?
3. Welche Firmen waren in den beiden Testphasen, also einschließlich Verlängerung, an der Durchführung beteiligt?
4. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Test zur biometrischen Gesichtserkennung am Bahnhof Berlin-Südkreuz für die Situations- und Verhaltenserkennung bisher entstanden (bitte nach Personal-, Sach-, Ausschreibungs- und Entwicklungskosten aufschlüsseln)?

5. Wurden bzw. werden die in den Fragen 1 und 2 erfragten Kosten zwischen der Deutschen Bahn AG und Stellen des Bundes oder der Länder aufgeteilt, und wenn ja, wie (bitte nach Anteilen, Kostenträgern und Gründen für die Aufteilung aufschlüsseln)?
6. Welche Erkenntnisse wurden bisher aus dem Test zur biometrischen Gesichtserkennung am Bahnhof Berlin-Südkreuz gezogen und durch wen wurden diese im Einzelnen ausgewertet?
7. Wie viele Personen nahmen an der ersten Phase des Pilotprojektes teil, und wie viele davon waren jeweils freiwillige Teilnehmer, wie viele dienstlich verpflichtet?
8. Wie hoch waren die Fehlerquoten in der ersten Testphase (bitte nach positiv, negativ, false positiv und false negativ aufschlüsseln)?
9. Trifft es zu, dass in der zweiten Testphase „verschlechterte“ biometrische Bilder für den automatisierten Abgleich benutzt wurden?
10. Wie viele Personen nahmen an der zweiten, verlängerten Phase des Pilotprojektes teil, wie viele davon waren jeweils freiwillige Teilnehmer, und wie viele dienstlich verpflichtet?
11. Wie hoch waren die Fehlerquoten in der zweiten, verlängerten Testphase (bitte nach positiv, negativ, false positiv und false negativ aufschlüsseln)?
12. Inwieweit wurde in der zweiten Testphase die Software im Laufe des Tests verlängert, inwiefern war der Einsatz einer „lernenden“ Software Teil des Pilotverfahrens?
13. Inwieweit wurde in den beiden Testphasen berücksichtigt, dass nicht nur die Fahndungsbilder üblicherweise in ihrer Qualität von biometrischen Bildern aus Personalausweisen abweichen, sondern auch die Lichtverhältnisse in einem Bahnhof den Veränderungen im Tagesverlauf unterworfen sind?
14. Welche Kosten werden für die Einrichtung der biometrischen Gesichtserkennung pro Einsatzort veranschlagt, und welche Parameter sind dafür maßgeblich (bitte nach Personal-, Sach- und Entwicklungskosten aufschlüsseln)?
15. Welche Kosten werden für die Einrichtung der Situations- und Verhaltenserkennung mittels Videoanalyse pro Einsatzort veranschlagt, und welche Parameter sind dafür maßgeblich (bitte nach Personal-, Sach- und Entwicklungskosten aufschlüsseln)?
16. Wie viele und welche Bieter haben auf die Ausschreibung der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechende Angebote gestellt?
17. Welche rechtlichen Grundlagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Einrichtung der Situations- und Verhaltenserkennung mittels Videoanalyse maßgeblich?
18. Auf welcher Rechtsgrundlage würde im Regelbetrieb der Abgleich mit polizeilichen Fahndungsdaten in von der Deutschen Bahn AG installierten Videoüberwachungsanlagen vorgenommen?
19. Wie würde dieser Abgleich technisch vorgenommen?

20. Beabsichtigt die Bundesregierung gesetzgeberische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Situations- und Verhaltenserkennung mittels Videoanalyse?

Berlin, den 17. Juli 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

