

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martina Renner, Dr. André Hahn,
Gökay Akbulut, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/1969 –**

Tatmotive von Fahrzeug-Attacken in der Bundesrepublik Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Vergangenheit griffen Gewalttäter in Deutschland und weltweit wiederholt Menschen durch sogenannte Fahrzeug-Attacken (engl. „Vehicle-ramming attacks“) an. Dabei fuhren die Angreifer mit ihren Autos gezielt auf Einzelpersonen zu oder in Menschenansammlungen (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/muenster-das-auto-als-waffe-a-1202349.html). Neben dem dschihadistischen Terroranschlag auf dem Berliner Breitscheidplatz am 19. Dezember 2016, bei dem zwölf Menschen von einem LKW überrollt und getötet wurden, wurde dieses Tatmittel in Deutschland nach Medienberichten bisher mehrfach von Tätern eingesetzt, die der extrem rechten und neonazistischen Szene bzw. deren Umfeld angehören. Auch gab es Täter, die vor oder während der Tat durch extrem rechte bzw. rassistische Äußerungen in Erscheinung getreten sind. Bei zahlreichen mutmaßlichen „Fahrzeug-Attacken“ wurden vermeintliche Linke und Migrantinnen und Migranten mit Autos angegriffen oder die Opfer gerieten auf der Flucht vor dem Attentäter in den Straßenverkehr und wurden von anderen Autos überfahren. (vgl. www.der-rechte-rand.de/archive/2521/autos_waffen_www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2010-09/todesopfer-rechte-gewalt/seite-5).

So wurde in der Nacht zum 15. April 2017 in Cottbus (Brandenburg) die 22-jährige Studentin Shaden M. aus Ägypten von einem Auto überfahren und starb drei Tage später an ihren schweren Verletzungen. Medienberichten zufolge bestätigten mehrere Zeugen, dass der Fahrer vor dem Aufprall beschleunigt habe und das auf der Straße liegende Opfer und seine Begleiterinnen und Begleiter nach dem Aufprall rassistisch beschimpft habe (vgl. www.rbb24.de/panorama/beitrag/2017/08/tod-aegyptische-studentin-cottbus-auto-beschleunigung.html).

Ebenfalls in Cottbus fuhr eine Person am 6. April 2018 in eine Menschengruppe und verletzte dabei zwei Opfer (21 und 31 Jahre), eines davon schwer. Der mutmaßliche Täter ist u. a. wegen rechtsextremen Äußerungen bekannt und habe erst wenige Stunden vor dem Vorfall extrem rechte Parolen gerufen (vgl. www.rbb24.de/panorama/beitrag/2018/04/cottbus-gelaendewagen-in-menschenmenge-gefahren-alkohol.html).

Einen Tag darauf steuerte der Fahrer eines Kleinbusses seinen Wagen in Münster (Nordrhein-Westfalen) in eine Menschengruppe und tötete so zwei Menschen. Danach erschoss sich der Täter selbst. Laut Polizei und Staatsanwaltschaft habe der Todesfahrer in Suizidabsicht gehandelt. Außerdem soll er laut Presseberichterstattung möglicherweise Kontakte in die extrem rechte Szene gehabt haben (vgl. www.tagesspiegel.de/weltspiegel/taeter-von-muenster-hatte-der-amokfahrer-jens-r-kontakte-zu-rechtsextremisten/21152350.html).

Laut Medienrecherchen und Opferverbänden gab es bereits zwischen den Jahren 1985 und 2000 mindestens sieben rassistisch oder rechtsextrem motivierte „Fahrzeug-Attacken“ und Gewalttaten mit fünf Todesopfern.

Am 21. Dezember 1985 wurde der aus der Türkei stammende 26-jährige Ramazan Avcı in Hamburg von polizeibekanntem Neonazis mit einem Auto verfolgt, überrollt und bewusstlos geschlagen. Vier Tage später starb das Opfer an seinen Verletzungen (vgl. www.spiegel.de/spiegel/print/d-13517484.html).

In Gifhorn (Niedersachsen) wurde der 23-jährige Matthias Knabe am 8. Mai 1991 von 15 Neonazis angegriffen und auf eine Bundesstraße gejagt, wo er von einem Auto angefahren wird. Ein Jahr später stirbt er an seinen Hirnverletzungen. Augenzeugen berichteten, das Opfer sei von den Tätern auf die Straße gestoßen worden (vgl. www.opferfonds-cura.de/zahlen-und-fakten/erinnerungen/mai/matthias-knabe).

Im nordrhein-westfälischen Meerbusch verfolgte und rammte der polizeibekannt rechte Hooligan Klaus E. am 27. Dezember 1992 auf der Autobahn den Wagen von drei türkischstämmigen Männern. Nachdem die Verfolgten ihr Auto aus Angst verließen, wurde der 20-jährige Sahin Calisir von einem anderen vorbeifahrenden Auto überrollt (vgl. www.opferfonds-cura.de/zahlen-und-fakten/erinnerungen/dezember/sahin-calisir).

Am 18. Januar 1993 prügeln fünf rechtsradikale Skinheads den Parkwächter Karl Sidon in Arnstadt (Thüringen) bewusstlos und schleiften den 45-Jährigen anschließend auf eine Straße, wo er von mehreren vorbeifahrenden Autos überfahren wurde und im Krankenhaus seinen Verletzungen erlag (vgl. www.opferfonds-cura.de/zahlen-und-fakten/erinnerungen/januar/karl-sidon).

Auf dem brandenburgischen Autobahnrastplatz Waldeck wurde der 25-jährige deutsch-ägyptische DDR-Schauspieler Jeff Dominiak am 25. Mai 1993 von einem Neonazi mit einem gestohlenen Auto überrollt und getötet. Zuvor hatte der Täter das Opfer und einen Begleiter auf ihrem Motorrad zweimal gerammt (vgl. www.opferfonds-cura.de/zahlen-und-fakten/erinnerungen/mai/jeff-dominiak).

Während eines NPD-Aufmarsches am 19. September 1998 in Rostock (Mecklenburg-Vorpommern) fuhr ein Neonazi laut Zeugen „mit hohem Tempo, ohne zu bremsen oder auszuweichen“ durch eine Gruppe von Gegendemonstrantinnen und Gegendemonstranten. Der 28-jährige Holger S. wurde über das Auto geschleudert, lebensgefährlich verletzt und soll Spätfolgen davongetragen haben (vgl. www.der-rechte-rand.de/archive/2521/autos_waffen).

Am 30. Juni 2000 sollen mutmaßliche Neonazis in Rosche (Niedersachsen) in eine Gruppe von etwa 15 Personen gefahren sein, die eine Flüchtlingsunterkunft gegen rassistische Übergriffe schützen wollten. Zwei Personen konnten dem Medienbericht zufolge nur ausweichen, indem sie zur Seite sprangen (vgl. www.der-rechte-rand.de/archive/2521/autos_waffen).

1. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der „Fahrzeug-Attacken“ in Münster (9. April 2018) und Cottbus (8. April 2018, 14./15. April 2017) mit mindestens drei Todesopfern und mehreren schwer verletzten Opfern die aktuelle Gefährdungslage der Bevölkerung durch „Fahrzeug-Attacken“, die von Rechtsextremisten, Neonazis, Rassisten oder Personen aus dem Umfeld der extrem rechten Szene begangen werden könnten?

Für den Phänomenbereich der Politisch motivierten Kriminalität -rechts- (PMK -rechts-) stellen die in Rede stehenden „Fahrzeug-Attacken“ keinen üblichen Modus Operandi dar. Sie sind zudem nicht prognostizierbar, insbesondere dann, wenn es sich um spontane Taten und/ oder Einzeltäter handelt, welche u. U. auch irrational bzw. fanatisiert agieren.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der „Fahrzeug-Attacke“ in Berlin (19. Dezember 2016) mit mindestens zwölf Todesopfern und mehreren schwer verletzten Opfern die aktuelle Gefährdungslage der Bevölkerung durch „Fahrzeug-Attacken“, die von Dschihadisten oder Personen aus dem Umfeld der dschihadistischen Szene begangen werden könnten?

Die Bundesrepublik Deutschland steht unverändert im unmittelbaren Zielspektrum verschiedener jihadistischer Organisationen wie dem sog. islamischen Staat (IS), (Kern-)ALQAIDA und ihren Regionalorganisationen oder den mit ihnen ideologisch verbundenen Gruppierungen. Dementsprechend besteht für das Bundesgebiet eine anhaltend hohe Gefährdung, die sich jederzeit in Form von gefährdungsrelevanten Ereignissen bis hin zu jihadistisch motivierten Anschlägen konkretisieren kann.

Jihadistisch motivierte Attentate innerhalb europäischer Länder oder westlicher Staaten werden zunehmend mit leicht zu beschaffenden und einzusetzenden Tatmitteln und weniger komplex ausgeführt. Neben Hieb- und Stichwaffen kristallisiert sich der Einsatz von Fahrzeugen als Tatmittel heraus.

Die Nutzung des Tatmittels ist nicht grundsätzlich neu, da im Internet bereits im Jahr 2010 der Angriff auf größere Menschenansammlungen mit Pick-Up-Trucks, an denen Messer bzw. Schnittwerkzeuge angebracht werden sollten, propagiert wurde.

Allerdings hat dieses Vorgehen aufgrund des aus Tätersicht sehr erfolgreichen Anschlages von Nizza am 14. Juli 2016 und der zielgerichteten Propaganda des IS eine neue Dimension erreicht. Die im Nachgang zu verzeichnenden Anschläge mit diesem Modus Operandi – sowohl am 19. Dezember 2016 mit einem Sattel-schlepper in Berlin, am 7. April 2017 mit einem LKW in Stockholm/Schweden und am 17. August 2017 in Barcelona/Spanien als auch mit kleineren Fahrzeugen bei verschiedenen Ereignissen in Frankreich, Großbritannien und den Vereinigten Staaten – verdeutlichen, dass für eigenständige Attentate von islamistisch motivierten Tätern offensichtlich die Handlungsanleitungen aufgegriffen werden und sich an bereits erfolgreich durchgeführten Taten orientiert wird.

Gerade für radikalisierte Personen, die ohnehin die Entscheidung zur aktiven Teilnahme am Jihad getroffen haben, sich jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht in ein außereuropäisches Kampfgebiet begeben, können diese Taten zum Vorbild werden und zu gleichen oder ähnlich gelagerten Fällen animieren.

Aufgrund der Nutzung von Alltagsgegenständen als Tatmittel und der verbreiteten Verfügbarkeit potenzieller Ziele besteht die Gefahr, dass die Tatvorbereitungen unerkannt bleiben, die Täter ungehindert ihre jeweiligen Planungen vorantreiben und letztendlich auch umsetzen können.

3. Welche der zehn in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Fälle von Straf- und Gewalttaten bewertet die Bundesregierung (nicht) als sogenannte Fahrzeug-Attacken (bitte begründen)?

Nach der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung fällt es nicht in die Zuständigkeit der Bundesregierung, einzelne Straftaten zu bewerten. Dies ist Aufgabe der jeweils zuständigen Landesbehörden.

Der Begriff „Fahrzeug-Attacke“ ist auch kein einheitliches Bewertungskriterium. Im Kriminalpolizeilichen Meldedienst – Politisch Motivierte Kriminalität (KPMD-PMK) bestehen bislang keine bundesweit abgestimmten Werte für Tatmittel hinsichtlich „Fahrzeugen“. Eine automatisierte Auswertung kann im Rahmen der beim BKA geführten Fallzahldatei LAPOS daher nicht durchgeführt werden. Es ist jedoch beabsichtigt bundesweit gültige Katalogwerte für Tatmittel (u. a. Fahrzeuge) zum 1. Januar 2019 einzuführen.

4. Wie viele Straf- und Gewalttaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 erfasst, die als sogenannte Fahrzeug-Attacken mit persönlichen oder psychischen bzw. suizidalen Tatgründen einzustufen sind (bitte jede Tat einzeln nach Datum, Ort/Bundesland, Ermittlungsanlass, Anzahl der mutmaßlichen Täter, Anzahl der Geschädigten/Verletzten/Todesopfer auflisten)?

Bei den Bundessicherheitsbehörden werden keine entsprechenden Statistiken geführt.

Im KPMD-PMK werden politisch motivierte Straftaten abgebildet, eine Erfassung persönlich/psychisch/suizidal motivierter Straftaten erfolgt dabei nicht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Werden im „Kriminalpolizeilichen Meldedienst Politisch motivierte Kriminalität“ (KPMD-PMK) sogenannte Fahrzeug-Attacken gesondert bzw. systematisch erfasst?
 - a) Wenn ja, seit wann, und wie erfolgt diese Erfassung?
 - b) Wenn nein, aus welchen Gründen entfällt eine solche Erfassung?
 - c) Wenn nein, plant die Bundesregierung die Einführung einer gesonderten Erfassung von politisch motivierten „Fahrzeug-Attacken“?
6. Werden sogenannte Fahrzeug-Attacken mit unterschiedlichem Hintergrund (bspw. politische oder terroristische Motivation, persönliche oder psychische bzw. suizidale Tatgründe) durch Bundesbehörden (auch) außerhalb des KPMD-PMK gesondert bzw. systematisch erfasst?
 - a) Wenn ja, wie erfolgt diese Erfassung?
 - b) Wenn ja, werden die Motivationen und Tatgründe solcher Straf- und Gewalttaten systematisch erfasst?

7. Wie viele Straf- und Gewalttaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2001 im Phänomenbereich „PMK-rechts“ erfasst, die als sogenannte Fahrzeug-Attacken einzustufen sind (bitte jede Tat einzeln nach Datum, Ort/Bundesland, Ermittlungsanlass, Anzahl der mutmaßlichen Täter, Anzahl der Geschädigten/Verletzten/Todesopfer auflisten)?
 - a) In wie vielen Fällen wurden Fahrzeuge als Tatmittel mit der Absicht genutzt, (potentielle) Opfer zu überfahren?
 - b) In wie vielen Fällen wurden die Opfer im Tatverlauf von Fahrzeugen unbeteiligter Dritter überfahren?
 - c) In wie vielen Fällen kam es bei den Gewalttaten zu Todesopfern?
 - d) In wie vielen Fällen handelte es sich um terroristische Gewalttaten?
8. Wie viele Straf- und Gewalttaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2001 im Phänomenbereich „PMK-links Ideologie“ erfasst, die als sogenannte Fahrzeug-Attacken einzustufen sind (bitte jede Tat einzeln nach Datum, Ort/Bundesland, Ermittlungsanlass, Anzahl der mutmaßlichen Täter, Anzahl der Geschädigten/Verletzten/Todesopfer auflisten)?
 - a) In wie vielen Fällen wurden Fahrzeuge als Tatmittel mit der Absicht genutzt, (potentielle) Opfer zu überfahren?
 - b) In wie vielen Fällen wurden die Opfer im Tatverlauf von Fahrzeugen unbeteiligter Dritter überfahren?
 - c) In wie vielen Fällen kam es bei den Gewalttaten zu Todesopfern?
 - d) In wie vielen Fällen handelte es sich um terroristische Gewalttaten?
9. Wie viele Straf- und Gewalttaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 2001 bis 2016 im Phänomenbereich „PM-Ausländerkriminalität“ und seit 2017 in den Phänomenbereichen „PMK-ausländische Ideologie“ und „PMK-religiöse Ideologie“ erfasst, die als sogenannte Fahrzeug-Attacken einzustufen sind (bitte jede Tat einzeln nach Datum, Ort/Bundesland, Ermittlungsanlass, Anzahl der mutmaßlichen Täter, Anzahl der Geschädigten/Verletzten/Todesopfer auflisten)?
 - a) In wie vielen Fällen wurden Fahrzeuge als Tatmittel mit der Absicht genutzt, (potentielle) Opfer zu überfahren?
 - b) In wie vielen Fällen wurden die Opfer im Tatverlauf von Fahrzeugen unbeteiligter Dritter überfahren?
 - c) In wie vielen Fällen kam es bei den Gewalttaten zu Todesopfern?
 - d) In wie vielen Fällen handelte es sich um terroristische Gewalttaten?

10. Wie viele Straf- und Gewalttaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 2001 bis 2016 im Phänomenbereich „PMK-sonstige“ und seit 2017 im Phänomenbereich „PMK-nicht zuzuordnen“ erfasst, die als sogenannte Fahrzeug-Attacken einzustufen sind (bitte jede Tat einzeln nach Datum, Ort/Bundesland, Ermittlungsanlass, Anzahl der mutmaßlichen Täter, Anzahl der Geschädigten/Verletzten/Todesopfer auflisten)?
- a) In wie vielen Fällen wurden Fahrzeuge als Tatmittel mit der Absicht genutzt, (potentielle) Opfer zu überfahren?
 - b) In wie vielen Fällen wurden die Opfer im Tatverlauf von Fahrzeugen unbeteiligter Dritter überfahren?
 - c) In wie vielen Fällen kam es bei den Gewalttaten zu Todesopfern?
 - d) In wie vielen Fällen handelte es sich um terroristische Gewalttaten?

Die Fragen 5 bis 10 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

