

Kleine Anfrage des Abgeordneten Jan Korte u. a. und der Fraktion DIE LINKE.

Kennzeichenerfassung und Funkzellenabfrage im sogenannten Autotransporter-Fall

BT-Drucksache 17/14431

Vorbemerkung der Fragesteller:

Nach Angaben des Bundeskriminalamts (BKA) konnte die seit dem Jahr 2008 andauernde bundesweite Anschlagsserie auf Lkw am 23. Juni 2013 aufgeklärt werden. Polizeiliche Einsatzkräfte des BKA und der beteiligten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Bayern hätten einen 57-jährigen Mann an seinem Wohnort in Nordrhein-Westfalen festgenommen. Dieser sei dringend tatverdächtig, in mehr als 700 Fällen Autotransporter, andere Fahrzeuge und Gebäude von der Autobahn aus beschossen zu haben. Der Präsident des Bundeskriminalamtes, Jörg Ziercke, nannte den Fall, bei dem mindestens 762 Mal auf Autotransporter geschossen worden sein soll, „bislang einzigartig in der Kriminalgeschichte“ (vgl. Pressekonferenz des BKA vom 25. Juni 2013). Seit Herbst 2012 ermittelten 90 Beamte in einer „Besonderen Aufbauorganisation Transporter“, in der neben dem BKA Polizisten aus Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz beteiligt waren.

Nach früheren BKA-Angaben waren besonders die A 3 von Köln bis Nürnberg, die A 4 zwischen Aachen und Köln, die A 5 zwischen Karlsruhe und Kirchheim, die A 6 von Walldorf bis Nürnberg und die A 61 von Walldorf bis Kerpen betroffen. Auch aus Belgien, Österreich und der Schweiz seien Schüsse gemeldet worden. Nach Angaben von Jörg Ziercke seien die Fahnder dem Fahrer mit Hilfe verdeckter automatischer Kennzeichenlesegeräte, die im Frühjahr 2013 von einem „Mobilen Einsatzkommando“ (MEK) des BKA an sieben Autobahnabschnitten von Aachen Richtung Bayern und Baden-Württemberg eingesetzt worden seien, auf die Schliche gekommen. Nach Angaben des „SWR“ wurden dabei massenhaft Kfz-Kennzeichen erhoben. Bekam man die Meldung über einen neuen Zwischenfall, seien diese Daten mit der Fahrtroute des „Opfer-Lkw“ abgeglichen worden. Hinzu gekommen seien die Verbindungsdaten von Mobilfunkmasten entlang der Autobahn, die ebenfalls in den Abgleich einbezogen worden seien (vgl. www.swr.de vom 23. Juni 2013). So hätte sich ein Lkw einer Spedition in Monschau in der Eifel herauskristallisiert. Dessen Fahrer und sein Handy seien dann weiter überwacht worden, um den Täter eindeutig zu identifizieren (vgl. www.t-online.de vom 25. Juni 2013).

Datenschützer erheben hingegen den Vorwurf, dass die Kennzeichenerfassung unverhältnismäßig gewesen sei. So kritisierte der rheinland-pfälzische Datenschutzbeauftragte Edgar Wagner, es gebe „für diese bundesweit erstmals eingesetzte Ermittlungsmethode aus Datenschutzsicht keine hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage“ (www.heise.de vom 25. Juni 2013).

1. Auf welcher Rechtsgrundlage erfolgte die Kennzeichenerfassung?

Zu 1.

Die Kennzeichenerfassung haben die anordnenden Staatsanwaltschaften Koblenz und Würzburg auf § 100h Absatz 2, Satz 2 Nr. 1 der Strafprozessordnung (StPO) gestützt.

2. Aus welchem Grund und auf wessen Initiative hin war das BKA mit dem Fall auf welcher Rechtsgrundlage befasst worden?

Antwort zu Frage 2:

Seit Juli 2008 wurden in Deutschland Beschüsse vor allem auf Autotransporter auf Bundesautobahnen (BAB) festgestellt. Anfangs waren es Beschüsse mit Munition des Kalibers 22. Seit Anfang Mai 2012 wurden auch Beschüsse mit Munition des Kalibers 9 mm festgestellt, woraus auf Grund der größeren Durchschlagskraft eine noch höhere Gefahr für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer resultierte.

Bis September 2012 wurden bundesweit 533 Beschüsse von Autotransportern und 167 Beschüsse von sonstigen Fahrzeugen (z. B. Sattelzüge, Baustellen-Lkw und Wohnanhänger) sowie von einem fahrenden Pkw registriert.

Vor diesem Hintergrund wurde auf Initiative des Bundeskriminalamts (BKA) in Absprache mit den Landeskriminalämtern beim BKA eine Besondere Aufbauorganisation (BAO) mit Beteiligung der Bundesländer eingerichtet.

Das BKA wurde von der Staatsanwaltschaft Koblenz und der Staatsanwaltschaft Würzburg gemäß § 4 Absatz 2 des Bundeskriminalamtgesetzes um die Übernahme der Strafverfolgung im Hinblick auf ein versuchtes Tötungsdelikt sowie den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr in mehreren Fällen ersucht.

3. Wie viele Kennzeichenerfassungen wurden während der Ermittlungen im „Autotransporter-Fall“ durch die „Besondere Aufbauorganisation Transporter“ und das MEK des BKA gemacht (Einsätze bitte nach Polizeibehörde, Zeitpunkt, Ort, Anzahl der Lesegeräte, Anzahl der gescannten Kfz-Kennzeichen und Anzahl der eingeholten Fahrzeuginhaberdaten aufschlüsseln)?

Zu 3.

Im Zeitraum vom 3. Dezember 2012 bis 23. Juni 2013 wurden sechs automatische Kennzeichenlesegeräte (AKLS) mit jeweils 2 Stationen (eine Station je Fahrtrichtung) an folgenden Bundesautobahnen betrieben: BAB 61 (Kreuz Meckenheim), BAB 4 (Kreuz Düren), BAB 5 (Ausfahrt Karlsruhe-Durlach), BAB 6 (Sinsheim) und BAB 3

(Einhausung Hösbach sowie Elzer Berg bei Limburg) und eine Station bei Medenbach. Bei den genannten Bundesautobahnen handelte es sich um die Schwerpunkstrecken, auf denen Beschüsse festgestellt worden waren. Eine Datensicherung für einen konkreten Zeitraum erfolgte lediglich bei gemeldeten Verdachtsfällen in Absprache mit der jeweils zuständigen Staatsanwaltschaft durch das BKA.

Die Anzahl der insgesamt erfassten Kennzeichen ist nicht quantifizierbar, da die Aufzeichnungen alle 10 Tage automatisch gelöscht wurden, ohne dass diese Daten zuvor zur Kenntnis genommen wurden. Im Zuge der Ermittlungen erfolgten zwischen Februar und Mai 2013 konkret insgesamt an 14 Tagen Datensicherungen mit einem Gesamtumfang von insgesamt 3.810.438 Kennzeichen.

Daneben erfolgten weitere Sicherungen bei entsprechenden Verdachtsfällen, wobei die Daten zwischenzeitlich wieder in Absprache mit den zuständigen Staatsanwaltschaften durch das BKA gelöscht wurden, da im Zuge der weiteren Ermittlungen ein Bezug zu dem Verfahren ausgeschlossen werden konnte. Durch die erfolgten Löschungen kann zum Gesamtumfang dieser temporär gespeicherten Daten keine Aussage getroffen werden.

Zu 50 Kennzeichen wurden auf Grund der kriminalistischen Bewertung die Halter ermittelt.

4. Wie lange wurden wie viele Datensätze wo gespeichert, und wer hatte während der Speicherdauer auf die Daten Zugriff?

Zu 4.

Die Daten wurden auf einem Vor-Ort-Server gespeichert. Auf die Ausführungen zu Frage 3 wird verwiesen.

Zugriff auf die gesicherten Daten hatten seitens der Strafverfolgungsbehörden ausschließlich hierfür berechnigte Kräfte der BAO Transporter. Die temporär vor Ort gespeicherten Daten wurden in möglichen Beschussfällen auf Servern beim BKA gesichert.

5. Wer führte die Löschung der Daten durch, und durch wen wurde diese überprüft?

Antwort zu Frage 5:

Die von den Vor-Ort-Servern abgerufenen und für das Ermittlungsverfahren gespeicherten Daten (siehe Antwort zu Frage 3) werden nach Ablauf des Verfahrens in Abstimmung mit der zuständigen Staatsanwaltschaft gelöscht.

Die bereits vorgenommenen Löschungen wurden protokolliert und sind für eine datenschutzrechtliche Prüfung einsehbar.

6. Wie viele Funkzellenabfragen (FZA) wurden während der Ermittlungen im „Autotransporter-Fall“ durch wen durchgeführt (bitte nach Polizeibehörde, Zeitpunkt der FZA, Anzahl der Funkzellen, Anzahl der Verbindungsdaten, Anzahl der Anschlüsse, Anzahl der eingeholten Bestandsdaten und Dauer der jeweiligen Speicherung aufschlüsseln)?

Zu 6.

Durch das BKA wurden im Rahmen von Maßnahmen gem. § 100g StPO (sog. „Funkzellen“) insgesamt 593.075 Datensätze erhoben bzw. abgeglichen. Diese Zahlen gliedern sich wie folgt:

- 14.909 Datensätze aus den Beständen der ehemaligen SoKo BAB der Kriminalpolizeiinspektion Würzburg (Daten im November 2009 erhoben) und
- 578.166 Datensätze im Jahr 2012, die durch das BKA erhoben wurden.

Im Jahr 2013 wurde keine Datenerhebung durchgeführt. Die Analyse der Datensätze ergab 312 sogenannte „Kreuz“- bzw. „Mehrfachtreffer“. Zu diesen „Treffern“ erfolgte die Feststellung der Anschlussinhaber. Die Daten werden nach Ablauf des Verfahrens in Abstimmung mit der Staatsanwaltschaft gelöscht.

7. Hält die Bundesregierung die durchgeführten Datenerhebungen für verhältnismäßig (bitte begründen)?

Zu 7.

Dies zu beurteilen obliegt - zumal in einem noch laufenden Verfahren - den zuständigen Strafverfolgungsbehörden und Gerichten. Dabei wird Berücksichtigung finden können, dass jahrelange Ermittlungen keinen erfolgversprechenden Ermittlungsansatz erbracht hatten und es eine fortlaufende und nicht unerhebliche akute Gefährdung für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer bestand. Dabei ist insbesondere das hohe Gefährdungspotential zu berücksichtigen, dass mit der Verwendung großkalibriger Munition auf vielbefahrenen Bundesautobahnen einher geht. Die ergriffenen Maßnahmen wurden als „ultima ratio“ sowohl im Hinblick auf die Ermittlung der/des Täter/s als auch im Hinblick auf den Schutz anderer Personen ergriffen. Der Einsatz der AKLS war vom rheinland-pfälzischen Datenschutzbeauftragten geprüft und dem Landesparlament vorgetragen worden; es erfolgte keine Beanstandung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

8. Wann wurden von Sicherheitsbehörden des Bundes wie viele automatische Kennzeichenlesegeräte zu welchem Zweck angeschafft, und welche Kosten entstanden dadurch (bitte nach Datum, Sicherheitsbehörde, Anzahl, Modell, Hersteller und Kosten aufschlüsseln)?

Zu 8.

Durch das BKA erfolgte keine Anschaffung von automatischen Kennzeichenlesegeräten. Die Geräte des Herstellers CAT Traffic, wurden für die Dauer der Maßnahme angemietet. Die monatlichen Mietkosten betragen 33.915 €.

Der Militärische Abschirmdienst hat bereits im Jahr 2006 ein einzelnes System „Road Eye“ des Herstellers SIM Security & Elektronik System GmbH zum Zweck der technischen Erprobung der Kennzeichenerkennung sowie zur Bewertung der Fähigkeiten dieser Technologie in der Praxis beschafft. Die Beschaffungskosten betragen 20.280 € zzgl. MWSt. Es wurde jedoch entschieden, das System nicht einzusetzen.

9. Im Rahmen welcher anderen Ermittlungsmaßnahmen, in die das BKA involviert ist, kamen oder kommen Kennzeichenlesegeräte zum Einsatz, in welchem Umfang wurden Kennzeichen erfasst, und auf welcher Rechtsgrundlage (bitte aufschlüsseln)?

Zu 9.

Automatische Kennzeichenlesegeräte kamen im BKA bislang nur im Ermittlungsverfahren zu den Schüssen auf Autotransporter zum Einsatz.

10. Hat es im Vorfeld Studien und Praxistests sowie eine Ausschreibung gegeben? Wenn ja, welche Studien und Praxistests waren dies, und wer führte sie in wessen Auftrag wann durch?

Wann erfolgte die Ausschreibung, und welche Unternehmen beteiligten sich mit welchen Modellen daran?

Kam es bei den Praxistests auch zu fehlerhaften Kennzeichenerfassungen?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Zu 10.

Durch das BKA hat es im Vorfeld keine Tests und Studien von Kennzeichenlesesystemen gegeben. Bei der Auswahl des Systems wurden Tests der Landespolizeien aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg berücksichtigt. Auf Grundlage dieser Testergebnisse erfolgte die Auftragsvergabe im November 2012 an die Firma CAT.

Eine Ausschreibung erfolgte nicht, da das Produkt der Firma CAT zum damaligen Zeitpunkt als einziges Kennzeichen-Lesesystem langzeiterprobt war. Das System stellte mithin das einzige dar, welches kurzfristig für polizeiliche Ermittlungen eingesetzt werden konnte.

11. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es während der monatelangen Ermittlungen mittels Kennzeichenerfassung zu fehlerhaften Kennzeichenerfassungen gekommen ist, die weitere Ermittlungen, z. B. mittels FZA, nach sich zogen (bitte begründen)?

Zu 11.

Fehlerhafte automatische Kennzeichenerfassungen entstehen, wenn z. B. das Kennzeichen auf Grund von Verschmutzung oder schlechten Witterungsverhältnisse nicht komplett abgelesen werden können. Alle gesicherten Kennzeichendaten wurden daher vor weiteren Maßnahmen zunächst durch Inaugenscheinnahme auf Plausibilität geprüft. In den Fällen, in denen es zu einer fehlerhaften Kennzeichenerfassung durch das System gekommen ist, wurden keine weiteren Maßnahmen durchgeführt.

12. Waren die Kennzeichenerfassungen und FZA im „Autotransporter-Fall“ nach Auffassung der Bundesregierung nur eine absolute (singuläre) Ausnahme, oder sollten sie, nach Auffassung der Bundesregierung, stattdessen zukünftig auch in anderen, minder schweren Fällen angewendet werden?

Zu 12.

Wie jede staatliche Maßnahme unterliegt auch der Einsatz automatischer Kennzeichenlesegeräte oder der Funkzellenauswertung dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einzelfall. Daher können diese Maßnahmen nur bei entsprechend schwerwiegenden Straftaten oder Gefahren in Betracht kommen.

13. In wie vielen Fällen ergaben sich während der Ermittlungsmaßnahmen mit Kennzeichenerfassung und FZA zusätzliche Erkenntnisse zu neuen und anderen Straftaten und Tätern (sog. Beifang), und wie viele Ermittlungsverfahren wurden daraufhin eingeleitet?

Zu 13.

Im Ermittlungsverfahren zu den Schüssen auf Autotransporter gab es keine solche Fälle.

14. Wurden die betroffenen Fahrzeuginhaber über die Maßnahmen im Nachhinein informiert?

Wenn ja, in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

Zu 14.

Es handelt sich um ein noch laufendes Verfahren. Die Pflicht zur Benachrichtigung nach Abschluss des Verfahrens obliegt der zuständigen Staatsanwaltschaft (vgl. §101 StPO).