

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Kersten Naumann, Petra Pau und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/2902 –**

Nutzung von LKW-Mautdaten für Fahndungszwecke

Vorbemerkung der Fragesteller

Die LKW-Maut in Deutschland wurde am 1. Januar 2005 eingeführt. Für die technische Umsetzung durch die entsprechende Datenerhebung ist die deutsche Firma Toll Collect GmbH zuständig. Im Rahmen des entwickelten Erfassungssystems werden durch eine von Laserscan ausgelöste Ablichtung zunächst alle passierenden Fahrzeuge erfasst, um daraufhin die mautpflichtigen Lastwagen aus der Datenmenge herauszufiltern. Ziel ist die Berechnung und Erhebung von Gebühren proportional zu den jeweils zurückgelegten Streckenabschnitten. Die in den LKW installierten „On Board Units“ (OBU) ermöglichen, dass die Fahrdaten über Mobilfunk an Toll Collect weitergeleitet werden. Der Standort der Wagen wird über das Global Positioning System GPS bestimmt.

Nach der Ermordung einer Kasseler Schülerin im Juli dieses Jahres entstanden erneut Diskussionen um die fahndungstechnische Nutzung der Mautdaten. Noch in diesem Jahr soll dafür eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden (vgl. DIE WELT, 5. August 2006). In Bayern, Hessen, Thüringen und Rheinland-Pfalz wird das Kennzeichen-Scanning bereits zur Erfassung von in Straftaten involvierte PKW eingesetzt.

Das Unabhängige Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD) warnte bereits im letzten Jahr vor einer Aufhebung der strikten Zweckbindung der LKW-Mautdaten. Nicht nur Straftäter, sondern alle vom System erfassten Verkehrsteilnehmer würden von staatlichen Auskunftsrechten betroffen, insbesondere unbeteiligte Dritte und solche Personen, die über ein Zeugnisverweigerungsrecht verfügen. Zu befürchten sei, dass die Durchbrechung der Zweckbindung erst der Beginn ihrer völligen Auflösung sein wird (Pressemitteilung ULD vom 28. November 2005).

1. a) Welche gesetzlichen Grundlagen für eine derartige Regelung sind derzeit gegeben?

Das Autobahnmautgesetz (ABMG) sieht in seiner derzeit geltenden Fassung in § 4 Abs. 2 und § 7 Abs. 2 eine enge Zweckbindung für die dort genannten Datenkategorien vor. Danach dürfen diese Daten ausschließlich für die Zwecke des Autobahnmautgesetzes verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

- b) Sofern keine gesetzliche Grundlage besteht: Befürwortet die Bundesregierung eine Regelung zur Aufhebung der Zweckbindung von Mautdaten?

Die Bundesregierung befürwortet eine Erweiterung der Zweckbindung auf Zwecke der Strafverfolgung und gegebenenfalls der Gefahrenabwehr; die Einzelheiten werden derzeit noch geprüft.

2. a) An welche in- und ausländischen Stellen würden die Daten übermittelt werden?

Vorgesehen ist eine Öffnung für Zwecke der Strafverfolgung und gegebenenfalls der Gefahrenabwehr. Die Daten könnten dann an Strafverfolgungs- und Polizeibehörden übermittelt werden.

- b) Für welche Straftaten bzw. bei welchem Schweregrad der betreffenden Straftat soll im Falle einer Aufhebung der strikten Zweckbindung die Übermittlung zu Fahndungszwecken möglich sein?

Die Klärung dieser Frage innerhalb der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen.

3. a) Wie lang sollen im Falle der Übermittlung von Mautdaten zu Fahndungszwecken die Löschfristen für die Datenspeicherung sein?

Wann der Betreiber des Autobahnmautsystems und das Bundesamt für Güterverkehr Autobahnmautdaten zu löschen haben, ergibt sich aus § 9 ABMG. Im Falle einer Übermittlung von Autobahnmautdaten für Zwecke der Strafverfolgung oder Gefahrenabwehr an Strafverfolgungs- oder Polizeibehörden sind für die Löschung dieser Daten die für die jeweils betroffene Behörde geltenden Vorschriften maßgeblich.

- b) Wie sollen die Löschfristen gesichert und Missbrauch der Daten ausgeschlossen werden?

Die Einhaltung der unter 3a genannten Vorschriften wird durch die jeweils zuständige Fachaufsicht und datenschutzrechtliche Kontrollen gewährleistet.

- c) Wie soll bei einer Nutzung der Mautdaten zu Fahndungszwecken die Transparenz der Datenerfassung zur Gewährleistung des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung gesichert werden?

Die Klärung dieser Frage innerhalb der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen.

4. a) Inwiefern werden die Mautdaten bereits heute weiteren Telematik-Anbietern oder anderen Stellen zur Verfügung gestellt?
- b) Welche sind die gesetzlichen Grundlagen für diese Übermittlung?
- c) In welchem Rahmen können die Daten genutzt werden?

Auf die Beantwortung zu Frage 1 Buchstabe a wird verwiesen.

5. a) In welchen Fällen wird das Ortungsverfahren durch so genannte stille SMS, die unter anderem die Berliner Polizei verwendet, im Rahmen des Mautsystems genutzt?

Eine Nutzung dieses Verfahrens im Rahmen des Mautsystems erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung nicht.

- b) Was sind hier die rechtlichen Grundlagen?
Wie lässt sich dieses Verfahren mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung vereinbaren?
6. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Genauigkeit der Ortung durch die so genannten stillen SMS?
- b) Wie hoch ist die Fehlerquote bzw. Genauigkeit bei diesem Verfahren?
- c) Inwiefern können durch eine ungenaue Ortung unbeteiligte Dritte involviert werden?

Auf Beantwortung zu Frage 5 Buchstabe a wird verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Umkehrung von Kennzeichen-erhebung und Fahrzeugvermessung im Mautsystem der Toll Collect GmbH (im Gegensatz zu ausländischen Erfassungssystemen, die zunächst den gesamten Verkehr mit Videokameras aufzeichnen) insbesondere im Hinblick auf den Grundsatz der Datensparsamkeit?

Das Kontrollsystem der LKW-Maut entspricht dem Grundsatz der Datensparsamkeit. Die Kontrolle basiert auf einem System von Stichproben in einem Umfang von etwa 10 Prozent aller mautpflichtigen Fahrten. Kontrolldaten, die zu keinen Feststellungen im Hinblick auf Verstöße gegen das Autobahnmautgesetz führen, werden unmittelbar gelöscht.

8. a) Welcher zusätzliche Nutzen zur Strafverfolgung ergibt sich nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Nutzung von Mautdaten?

Daten nach dem Autobahnmautgesetz enthalten Informationen darüber, welche mautpflichtigen Fahrzeuge in welchen Zeitabschnitten welche vom Autobahnmautsystem erfassten Straßenabschnitte befahren haben. Derartige Erkenntnisse können die Ermittlungen in solchen Fällen fördern, in denen ein Straftäter im Zusammenhang mit einer strafbaren Handlung ein mautpflichtiges Fahrzeug auf einer deutschen Autobahn genutzt hat.

- b) Auf welcher Grundlage kommt die Bundesregierung zu der Einschätzung, dass der entstehende Nutzen eine Aufhebung der strikten Zweckbindung der Daten und die dadurch stattfindende Einschränkung der Grundrechte rechtfertigt?

In der Presse haben bislang zwei Fälle Beachtung gefunden, bei denen nach Aussage der Strafverfolgungsbehörden die Auskunft über Mautdaten für einen schnellen Ermittlungserfolg hätten entscheidend sein können.

Am 17. November 2005 wurde ein Parkplatzwächter auf dem Gelände eines Autohofes getötet. Er wurde von zwei Lastkraftwagen überfahren und verstarb kurz darauf. Tatverdächtige sind die Fahrer zweier Lastkraftwagen-Gespanne mit gleichem Aufbau und gleicher Farbe mit niederländischem Kennzeichen, die bis heute nicht identifiziert werden konnten.

Am 8. Juli 2006 wurde in Kassel die Leiche einer ermordeten 18-jährigen Schülerin am Rande eines Autobahnparkplatzes aufgefunden. Aufgrund der Tatumstände ergaben sich Hinweise, dass es sich bei dem Täter um einen Lastkraftwagen-Fahrer handeln könne. Durch einen Vergleich der am Tatort gesicherten DNA-Spuren mit vergleichbaren Fällen konnte ein Zusammenhang mit weiteren Tötungsdelikten und einem versuchten Tötungsdelikt festgestellt werden. Infolge der Veröffentlichung eines Phantombildes konnte der Fahrer einer Speditionsfirma am 31. August 2006 festgenommen werden.

9. Werden über das Toll-Collect-System IMSI-Catcher zur Standortbestimmung zum Einsatz gebracht?

Wenn ja,

- a) von welchen Stellen und unter welchen gegebenen Voraussetzungen werden diese durchgeführt,
b) in welchem rechtlichen Rahmen geschieht dies,
c) wie bewertet die Bundesregierung die Verantwortbarkeit dieses Verfahrens in Anbetracht der Tatsache, dass während einer Ortung über IMSI-Catcher Mobiltelefone im Umfeld des Catchers nicht mehr in der Lage sind zu senden und somit selbst Notrufe zu Polizei, Feuerwehr oder ärztlichem Notdienst nicht mehr abgesetzt werden können?

Nein.