

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johannes Saalfeld, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einsatz technischer Mittel zur Erkennung von Kraftfahrzeugkennzeichen nach § 43a SOG M-V

und

ANTWORT
der Landesregierung

Die Polizei kann nach § 43a SOG M-V aus verschiedenen Anlässen im öffentlichen Verkehrsraum technische Mittel zur automatisierten Erkennung von Kraftfahrzeugkennzeichen einsetzen.

1. Welche technischen Mittel (z. B. Software, Kameras) werden für die automatisierte Erkennung von Kraftfahrzeugzeichen seit wann von der Polizei eingesetzt?
 - a) Wie viele ortsfeste und wie viele mobile technische Geräte werden derzeit im öffentlichen Verkehrsraum Mecklenburg-Vorpommerns zur automatisierten Erkennung von Kraftfahrzeugzeichen eingesetzt?
 - b) Wie häufig werden ortsfeste technische Mittel im Vergleich zu mobilen technischen Mitteln zur Kfz-Kennzeichenerkennung eingesetzt?
 - c) Wie hoch beziffert die Landesregierung die Anschaffungskosten und die Betriebskosten der technischen Mittel zur Erkennung von Kfz-Kennzeichen in Mecklenburg-Vorpommern sowie den Personalaufwand?

Automatische Kennzeichenlesesysteme (AKLS) des Typs „AKLS Poliscan-surveillance“ wurden erstmalig im Jahr 2007 im Rahmen des Einsatzes anlässlich des Weltwirtschaftsgipfels G8 eingesetzt. Darüber hinaus hat die ehemalige Polizeidirektion Anklam in der Zeit vom 15.12.2008 bis zum 15.06.2009 einen Pilotversuch zum Einsatz des AKLS durchgeführt.

Zu a)

Keine.

Zu b)

Es werden keine ortsfesten AKLS eingesetzt.

Zu c)

Für die Beschaffung der Kennzeichenlesesysteme wurden im Haushaltsjahr 2007 insgesamt 139.194,30 Euro verausgabt. Die Betriebskosten belaufen sich derzeit auf 7.524,00 Euro jährlich. Die Personalstärke ist von taktischen Aspekten abhängig, die stets lageabhängig und damit einsatzspezifisch unterschiedlich sind. Der Personalaufwand kann insofern statistisch nicht beziffert werden.

2. Zu welchen Zwecken wird die automatisierte Erkennung von Kfz-Kennzeichen in Mecklenburg-Vorpommern konkret eingesetzt?
Welche Kriterien oder Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit sich die Polizei für den Einsatz der automatisierten Kfz-Kennzeichenerkennung entschließt?

Zweck und Einsatzvoraussetzungen sind abschließend durch § 43a des Sicherheits- und Ordnungsgesetzes Mecklenburg-Vorpommern (SOG M-V) geregelt.

3. Welche (Meta-)Daten sind in einem Datensatz enthalten, der bei der automatisierten Erkennung eines Kfz-Kennzeichens entsteht?
 - a) Wohin und wie werden die erfassten Daten von den ortsfesten oder mobilen Geräten übermittelt?
 - b) Mit welchen Datenbanken wird ein solcher Datensatz dann abgeglichen?
 - c) Was geschieht mit einem Datensatz, der nach Abgleichung mit Datenbanken der Polizei, etwa einer Fahndungsliste, eine Übereinstimmung bzw. einen „Treffer“ erzielt, bzw. was geschieht mit einem Datensatz, der nach Abgleich mit entsprechenden Datenbanken keinen „Treffer“ erzielt?

Neben dem Kraftfahrzeugkennzeichen werden Ort und Zeit erfasst.

Zu a)

Die erhobenen Daten werden automatisch an ein angeschlossenes Notebook übermittelt, das Bestandteil des Systems ist.

Zu b)

Gemäß § 43a Absatz 2 SOG M-V werden die erhobenen Daten nur mit polizeilichen Dateien abgeglichen, die auf dasselbe Schutzziel ausgerichtet sind, wie die Datenerhebung nach § 43a Absatz 1 SOG M-V.

Zu c)

Erhobene Daten, die nicht in dem zum Datenabgleich genutzten Dateien enthalten, sind Nichttreffer, werden gemäß § 43a Absatz 3 SOG M-V sofort gelöscht. In sogenannten Trefferfällen können die Daten gemäß § 43a Absatz 4 Satz 1 SOG M-V gespeichert werden. Das weitere Verfahren richtet sich nach § 43a Absatz 4 Satz 2 bis 6 SOG M-V.

4. Wie hoch ist die nachweisbare Fehlerquote der technischen Mittel bei der automatisierten Kfz-Kennzeichenerkennung und wie viele Kfz-Kennzeichen werden falsch eingelesen und verursachen dadurch Fehlmeldungen von vermeintlich gesuchten Kfz-Kennzeichen?

Diesbezügliches statistisches Zahlenmaterial liegt der Landesregierung nicht vor.

5. Wie hat sich die Einsatzhäufigkeit der automatisierten Kfz-Kennzeichenerkennung entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Monaten seit Einführung dieser Technik in Mecklenburg-Vorpommern)?
 - a) An wie vielen Tagen im Jahr wird derzeit durchschnittlich eine automatisierte Kfz-Kennzeichenerkennung durchgeführt?
 - b) Wie viele Kfz-Kennzeichen werden dabei durchschnittlich erfasst?
 - c) Wie viele Kfz-Kennzeichen ergeben davon durchschnittlich nach Abgleich mit Datenbanken der Polizei einen „Treffer“?

Die AKLS wurden bisher ausschließlich im Rahmen der Einsatzbewältigung zum G8-Gipfel in Heiligendamm 2007 sowie in einem Pilotprojekt vom 15.12.2008 bis 15.06.2009, hier 49-mal, eingesetzt.

Die Fragen a, b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 a) verwiesen.

6. Wie gliedert sich die Einsatzhäufigkeit technischer Mittel zur Kfz-Kennzeichenerkennung in Bezug auf die Anlässe zum Einsatz dieser technischen Mittel (bitte aufschlüsseln nach den Anlässen anhand den der Landesregierung vorliegenden Daten bis zum letzten statistisch erfassten Zeitpunkt)?
- a) Wie oft wurde die Kfz-Kennzeichenerkennung zum Zweck der Abwehr von bevorstehender oder gegenwärtiger Gefahr für Leib und Leben gemäß § 43a Abs. 1, Satz 1 und 2 SOG M-V eingesetzt (bitte aufschlüsseln nach Monaten seit Einführung dieser Technik in Mecklenburg-Vorpommern)?
 - b) Wie oft wurde die Kfz-Kennzeichenerkennung gemäß § 43a Abs. 1, Satz 3, Satz 4, Satz 5 SOG M-V eingesetzt (bitte aufschlüsseln nach Anlass gemäß der o. g. Sätze und nach Monaten seit Einführung dieser Technik in Mecklenburg-Vorpommern)?
 - c) Wie oft wurden technische Mittel zur Erkennung von Kraftfahrzeugkennzeichen gemäß § 43a Abs. 5 SOG M-V eingesetzt (bitte aufschlüsseln nach Monaten seit Einführung dieser Technik in Mecklenburg-Vorpommern)?

Die Fragen 6, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Werden technische Mittel zur Kfz-Kennzeichenerkennung in Mecklenburg-Vorpommern auch im „Aufzeichnungsmodus“ betrieben, d. h. zur Aufzeichnung der Kfz-Kennzeichen sämtlicher passierender Fahrzeuge nicht zum Abgleich mit Fahndungslisten, sondern z. B. zum Zwecke einer längerfristigen Observation im Zusammenhang mit Ermittlungen im Bereich der organisierten Kriminalität?

Die AKLS werden nicht im Aufzeichnungsmodus betrieben.

8. Wie viele Treffermeldungen, die beim Abgleich von Daten durch die automatisierte Kfz-Kennzeichenerkennung und Polizeidateien entstanden sind, führten zu polizeilichen Anschlussmaßnahmen (bitte angeben für den von der Polizei bzw. der Landesregierung statistisch erfassten Zeitraum)?
- a) Wie viele dieser Anschlussmaßnahmen führten zu einem konkreten Ergebnis, also z. B. der Abwehr von Gefahren, der Verhinderung einer Straftat, Festnahmen oder sonstige weitere Maßnahmen und welche konkreten Ergebnisse wurden erzielt?
 - b) Wie bewertet die Landesregierung die Praxis der automatisierten Kfz-Kennzeichenerkennung im Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand und konkrete Erfolge dieser Praxis?

Insgesamt führten vier Treffermeldungen zu polizeilichen Anschlussmaßnahmen. Bezüglich dieser Treffermeldungen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Zu a)

Folgende Maßnahmen selbst sind das konkrete Ergebnis:

- eine Beschlagnahme zur Beweissicherung,
- eine Identitätsfeststellung,
- zwei Aufenthaltsermittlungen.

Zu b)

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE auf Drucksache 5/3256 verwiesen.