

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Martina Renner, Heike Hänsel, Ulla Jelpke, Jan Korte, Zaklin Nastic, Dr. Alexander S. Neu, Petra Pau, Tobias Pflüger, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.

Umsetzung der EU-Richtlinie zur Vorratsdatenspeicherung von Fluggastdaten

Ende September will das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) mit der Verarbeitung von Fluggastdaten beginnen (<http://gleft.de/2qf>). Alle Airlines, Reisebüros und sonstigen Reiseanbieter müssen ein umfangreiches Datenpaket über ihre Kunden an die zuständigen Behörden übermitteln. Dort werden sie gemäß der Richtlinie 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität, die alle EU-Mitgliedstaaten bis Mai dieses Jahres umsetzen sollten, fünf Jahre lang gespeichert. Kleine Fluggesellschaften, darunter auch solche, die Geschäftsreisen durchführen, sind gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 der Kommission vom 28. April 2017 von der Verpflichtung ausgenommen. Die bis zu 60 Datensätze umfassenden PNR-Daten müssen bis 24 Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit übermittelt werden, außerdem ein zweites Mal, wenn sich die Türen des startenden Flugzeuges endgültig geschlossen haben.

Derzeit haben erst zwei Drittel aller Mitgliedstaaten die Umsetzung der EU-Richtlinie wie erforderlich angezeigt (<http://gleft.de/2qg>). Entgegen vielen anderen Mitgliedstaaten hat die Bundesregierung die Fluggastdatenzentralstelle auch noch nicht offiziell mitgeteilt (<http://gleft.de/2qh>). Die Einrichtung des deutschen Fluggastdatensystems kostete mindestens 30 Mio. Euro (Bundestagsdrucksachen 18/12516 und 18/13326), hinzu kommen Personalkosten sowie die Ausgaben für Lizenzen. Die PNR-Vorratsdatenspeicherung liegt physisch beim Bundesverwaltungsamt (BVA), das auch für die Implementierung der Datenformate und Protokolle verantwortlich ist. Die Behörde ist dafür Mitglied einer vom Dachverband der Fluggesellschaften, der International Air Transport Association (IATA), eingerichteten Arbeitsgruppe „PNRGOV“. Zu den Aufgaben der Arbeitsgruppe gehörte die Erstellung einer Liste aller verfügbaren, nutzbaren Formate für die Übermittlung von Fluggastdatensätzen (<http://gleft.de/2qi>). Die Fluggesellschaften müssen daraus Protokolle und Datenformat auswählen, das sie zu verwenden gedenken, und den Mitgliedstaaten mitteilen. Die Verwendung offener Standarddatenformate und -übertragungsprotokolle soll dabei gefördert werden. Die meisten Fluggesellschaften verwenden jedoch das Übertragungsprotokoll „IBM MQ“, das von der IBM Corporation vermarktet wird.

Schon vor dem offiziellen Beginn der Verarbeitung von Fluggastdaten hat das BMI mit der „stufenweise(n) Aufnahme des Wirkbetriebes“ begonnen (Bundestagsdrucksache 18/13326). Dabei hat das Bundeskriminalamt (BKA) „nach und

nach“ die in Deutschland operierenden Luftfahrtunternehmen an das Fluggastdaten-Informationssystem angebunden. Dabei werden „Passagierdaten einiger Flugverbindungen“ für den Testbetrieb gesammelt (Bundestagsdrucksache 19/1556, Frage 31). Laut dem Fluggastdatengesetz wird jeder einzelne Treffer von der Fluggastdatenzentralstelle überprüft und bewertet. Vermutlich kommt dabei auch Technik der Künstlichen Intelligenz zum Einsatz. Erst kürzlich hatte das BMI mitgeteilt, dass das BKA entsprechende Verfahren zur „Verarbeitung von Massendaten“ nutzt (Bundestagsdrucksache 19/3714, Frage 28). Diesen Abgleich aller Reisenden (und damit zum allergrößten Teil unverdächtiger Personen) im neuen Fluggastdatensystem nennt Prof. Dr. Clemens Arzt von der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin in seiner schriftlichen Stellungnahme an den Innenausschuss des Deutschen Bundestages einen „Verdächtigengewinnungseingriff“, der „faktisch eine Rasterfahndung“ darstellt (<http://gleft.de/2qk>). Auch der Bundesdatenschutzbeauftragte kritisiert die Auswertung der Fluggastdaten als „permanente Rasterfahndung“ (<http://gleft.de/2ql>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann genau will die Fluggastdatenzentralstelle beim BKA gemäß der Richtlinie 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität mit der Verarbeitung von Fluggastdaten beginnen, und welche Aktivitäten (etwa eine Pressekonferenz) sind zur Aufnahme des Wirkbetriebs geplant?
2. Welche Airlines oder sonstigen Reiseanbieter sind bereits an die Fluggastdatenzentralstelle angeschlossen und welche nicht?
3. Welche dieser Teilnehmer haben bereits vor der offiziellen Inbetriebnahme der Fluggastdatenzentralstelle Daten dorthin übermittelt?
4. Welche und wie viele Fluggastdaten zu wie vielen Passagieren und welchen Flugverbindungen hat die Fluggastdatenzentralstelle mit der „stufenweise[n] Aufnahme des Wirkbetriebes“ bereits gesammelt (Bundestagsdrucksache 18/13326)?
5. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 der Kommission vom 28. April 2017, wonach nur kleine Fluggesellschaften, darunter auch solche, die Geschäftsreisen durchführen, von der Verpflichtung zur Übermittlung von PNR-Daten ausgenommen sind, und welches Sicherheitsrisiko ergibt sich dadurch?
6. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung die Funktion des BKA als Fluggastdatenzentralstelle noch nicht offiziell mitgeteilt (<http://gleft.de/2qh>, abgerufen am 27. August 2018)?
7. In welchen Ländern haben sich das BKA bzw. das Bundesinnenministerium vor Einrichtung des Fluggastdatensystems bei dortigen Fluggastdatenzentralstellen informiert?
Welche Technik bzw. Verfahren sind dem BKA hierüber bekannt geworden?
8. Welches System welcher Hersteller nutzt das BKA für die Speicherung und Verarbeitung der PNR-Daten in der Fluggastdatenzentralstelle?
 - a) Auf welche Weise werden zur Verarbeitung der PNR-Datensätze ein vorhandenes Vorgangsbearbeitungssystem (VBS) und ein Abgleichsystem (ABS) genutzt?

- b) Um welche Anlagen welcher Hersteller handelt es sich dabei und wie wurden diese „weiterentwickelt“ (Bundestagsdrucksache 18/13326, Frage 4)?
- c) Welches Verfahren und welche Produkte werden für die Anonymisierung der Daten genutzt?
9. Mit welchem Datenaufkommen zu wie vielen Passagieren rechnet die Fluggastdatenzentralstelle, bzw. für welche Mengen ist das dort installierte System ausgelegt?
10. Welche proprietären und offenen Datenformate und Übertragungsprotokolle werden durch die Fluggastdatenzentralstelle angeboten, und welche dieser Datenformate und Übertragungsprotokolle werden hauptsächlich genutzt?
 - a) Welche Lizenzgebühren muss die Fluggastdatenzentralstelle hierfür an welche Hersteller entrichten?
 - b) Auf welche Weise setzt sich die Fluggastdatenzentralstelle dafür ein, offene Standarddatenformate und -übertragungsprotokolle zu fördern?
11. Welche deutschen Behörden nehmen bzw. nahmen auf EU-Ebene an der „Informal Working Group PNR“ (IWG-PNR) teil?
 - a) Worin bestand der Schwerpunkt des BKA, das die Leitung der Arbeitsgruppe bis zum 1. September 2018 übernahm?
 - b) Welcher Standardübermittlungskanal wurde dabei für den Austausch von PNR-Daten zwischen den Fluggastdatenzentralstellen der EU-Mitgliedstaaten bestimmt?
 - c) Welche Erkenntnisse hat das BKA hierzu aus dem EU-Projekt „Passenger Name Record Data Exchange Pilot“ (PNRDEP) gewonnen (Bundestagsdrucksache 18/13684, Frage 12)?
 - d) Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Frage, inwiefern PNR-Daten auf einem zentralen PNR-Router gespeichert werden sollten?
 - e) Wo genau liegt die deutsche PNR-Vorratsdatenspeicherung derzeit physisch?
12. Mit welchen anderen polizeilichen Datenbanken werden die PNR-Daten in der Fluggastdatenzentralstelle im Regelfall und im Einzelfall abgeglichen?
13. Nach welchem Verfahren und mit welchen Algorithmen wird der Abgleich von PNR-Daten vorgenommen, und mithilfe welcher Technik wird jeder einzelne Treffer von der Fluggastdatenzentralstelle überprüft und bewertet?
14. Inwiefern basiert die Auswertung der Massendaten auch auf künstlicher Intelligenz, wie es Dr. Dieter Romann, der Präsident der Bundespolizei, als Bedarf für die Auswertung von Fluggastdaten benannt hat (<http://gleft.de/2qm>)?
15. Wie werden die Risikoprofile erstellt, mit denen die PNR-Daten abgeglichen werden, und inwiefern werden diese mit technischer Unterstützung generiert?
16. Was ist der Bundespolizei aus dem von ihr begutachteten EU-Projekt „Optimising time-to-fly and enhancing airport security“ (FLYSEC) darüber bekannt, inwiefern dort zum „Profiling“ der Passagiere PNR-Daten einfließen (Bundestagsdrucksache 19/600, Frage 8)?
17. Da laut dem BMI zu 0,07 Prozent der Passagierdatensätze Folgemaßnahmen „erwogen werden“ (Bundestagsdrucksache 18/12516, Frage), wie viele Personen dürfte dies nach dem gegenwärtigen Passagieraufkommen betreffen?

18. Über welche Anschlussmaßnahmen werden die Betroffenen nach welcher Maßgabe informiert?
19. Welche Bundes- und Landesbehörden sind auf welche Weise an die Fluggastdatenzentralstelle angebunden bzw. auf welchem Wege können diese dort Anfragen stellen oder Ergebnisse erhalten?
20. Welche Bundes- und Landesbehörden haben welches Personal in die Fluggastdatenzentralstelle beim BKA abgeordnet bzw. was ist hierzu geplant?
21. Welche Gesamtkosten sind für die Einrichtung des deutschen Fluggastdatensystems entstanden?
Welche jährlichen Kosten fallen für das deutsche Fluggastdatensystem an (bitte nach Räumlichkeiten, Personal, Sachkosten und Lizenzgebühren aufschlüsseln)?
22. Aus welchen Staaten bzw. Abflughäfen außerhalb der Europäischen Union verlangt die Bundespolizei auch ohne ein Abkommen zum Austausch von Passagierdaten vor dem Abflug entsprechende Informationen?

Berlin, den 5. September 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion