



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **Videoüberwachung und automatischen Ereigniserkennung in Tunneln II**

1. Bezüglich der im geplanten A20-Elbtunnel beabsichtigten Videoüberwachung wird um folgende Angaben gebeten:
  - a) Zahl und Abstände der Verkehrs-Überwachungskameras

Antwort zu 1a):

In dem ca. 5,7 km langen Tunnelabschnitt des geplanten A20-Elbtunnels sind Kameras in einem Abstand von 60 m geplant. Es ergeben sich somit 95 Stück je Tunnelröhre.

- b) Zahl und Abstände der Notausgang-Überwachungskameras

Antwort zu 1b):

Bei 18 Notausgängen/Querschlägen mit einem Abstand zueinander von maximal 291 m sind jeweils eine Kamera mit Blick auf einen Notausgang/Querschlag und je 2 Kameras in den Querschlägen zur Vermeidung toter Winkel vorgesehen. Insgesamt ergibt sich somit eine Anzahl von 72 Kameras.

c) Steuer- und Zoombarkeit der Kameras

Antwort zu 1c):

Innerhalb der Tunnelröhren werden die Kameras fest, außerhalb der Tunnelröhren schwenkbar und mit Motorzoom installiert.

d) Möglichkeit der Identifizierung einzelner Fahrzeuge, Kfz-Kennzeichen oder Personen anhand der Bilder

Antwort zu 1d):

Die Möglichkeit einer Identifizierung wird bestehen. Dies ist zum Beispiel zur Erkennung von Gefahrgutschildern erforderlich, falls Gefahrguttransporte zugelassen werden.

e) ständige Aufzeichnung der Aufnahmen und Speicherdauer

Antwort zu 1e):

Im Normalfall (ohne Ereignis/Störfall) erfolgt die Aufzeichnung durch einen Ringspeicher mit 24 Stunden Speicherdauer. Im Ereignis/Störfall erfolgt die Aufzeichnung dauerhaft, um entsprechend der „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT 2006, Abschnitt 6.2.2) im Nachhinein Analysen durchführen zu können.

f) Safety Integrity Level (SIL) des Gesamtsystems inkl. Übertragungskommunikation

g) Manipulierbarkeit / Integrität / Regressionsfreiheit des Systems

h) geschützte Schnittstellen

i) Koppelung mit der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage

j) zu erreichendes Schutzziel (THR) und Risikoklasseneinstufung inkl. Risikograph und Nachweismethodik inkl. Normenbezug

Die Beantwortung der Fragen 1f - 1j erfolgt wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam:

Diese Details der betriebstechnischen Ausstattung werden in der noch durchzuführenden Ausführungsplanung mit dem zum Ausführungszeitpunkt entsprechendem Stand der Technik abgearbeitet.

2. Mit welchen Kosten für diese Systeme ist zu rechnen (ungefähre Größenordnung oder Bandbreite)?

Antwort:

Nach dem jetzigen Stand ist mit Kosten von 824.000 € für die Videoanlage und 664.000 € für die Ereignisdetektion zu rechnen.

3. In diversen bestehenden Tunneln kommen nach meiner Kenntnis weder Videoüberwachung noch automatisierte Ereigniserkennung zum Einsatz, ohne dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer dadurch gefährdet wäre. Mit welcher Rechtfertigung sollen diese Grundrechtseingriffe dann im Fall der westlichen Elbquerung vorgenommen werden?

Antwort:

Gemäß RABT 2006 ist ein Videosystem bei einem Straßentunnel vorzusehen, wenn dieser eine Länge  $\geq 400$  m oder eine LKW-Fahrleistung von  $\geq 4.000$  LKW x km/Röhre und Tag oder unterirdische Zu- und Abfahrten aufweist. Da beim A20-Elbtunnel gemäß Planung der Aspekt der Länge  $\geq 400$  m zutrifft, ist die Installation eines Videosystems erforderlich.

4. Warum sollen laut Sicherheitsdokumentation Notausgänge oder Querschläge videoüberwacht werden? Woraus soll sich eine Verpflichtung zu einer solchen Videoüberwachung ergeben?

Antwort:

Die Verpflichtung ergibt sich aus der RABT 2006, Abschnitt 6.2.2. Hier wird definiert: „Die Videoüberwachung des Verkehrsraumes ist lückenlos auszuführen. Sie muss Notausgänge und Rettungswege einschließen“.

5. Hat das Unabhängige Landesdatenschutzzentrum die datenschutzrechtliche Zulässigkeit der geplanten Videoüberwachung und Ereignisdetektion geprüft und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, wann soll das Unabhängige Landesdatenschutzzentrum dazu angehört werden?

Antwort:

Das Landesdatenschutzgesetzes Schleswig-Holstein führt in § 20 Abs. 1 aus, „Öffentliche Stellen dürfen mit optisch-elektronischen Einrichtungen öffentlich zugängliche Räume beobachten (Video-Überwachung), soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben oder zur Wahrnehmung eines Hausrechts erforderlich ist und schutzwürdige Belange Betroffener nicht überwiegen.“ Vor diesem Hinter-

grund wurde das Unabhängige Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD) nicht angehört.

6. Es wird gebeten, die vorstehenden Fragen zur westlichen Elbquerung auch für die vorgesehene Videoüberwachung der festen Fehmarnbeltquerung zu beantworten.

Vorbemerkung:

Die Planung sowie der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) obliegt dem Königreich Dänemark und wird durch Femern A/S ausgeführt. Hierbei werden alle Vorschriften der EU-Richtlinien über die Sicherheit in Straßen- und Eisenbahntunneln berücksichtigt. Aufgrund der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein, in dessen Auftragsverwaltung sich die Bundesfernstraßen befinden, wird nachstehend ausschließlich auf den Bereich des Straßentunnels der FBQ Bezug genommen.

Gemäß Art. 13 (7) des Staatsvertrages zwischen Dänemark und Deutschland wird die FBQ nach den geltenden dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut. Für einzelne Bauteile können die Vertragsstaaten die Anwendung anderer europäischer Normen und Vorschriften vereinbaren. Unabhängig davon ist sicherzustellen, dass ein dem deutschen vergleichbares Sicherheitsniveau eingehalten wird.

Die Beantwortung der Fragen 1 bis 5 für die FBQ erfolgt wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam:

Maßgebend für die Frage der Videoüberwachung ist die „Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (2004/54/EG)(EG-Tunnelrichtlinie). Diese europäische Richtlinie ist sowohl in Deutschland als auch in Dänemark in nationales Recht umgesetzt worden. In Deutschland erfolgte die Umsetzung in der RABT 2006, die auch für Straßentunnel außerhalb des transeuropäischen Netzes gilt. In Dänemark erfolgte die Umsetzung in nationales Recht mit der bekendtgørelse = Rechtsverordnung (BEK) Nr. 726 in 2008 (zuletzt geändert mit BEK Nr. 142 in 2012).

Im speziellen Fall der FBQ wird den europäischen Mindestanforderungen an die Sicherheit und den deutschen Anforderungen dahingehend entsprochen, dass der Tunnel mit einem Videoüberwachungssystem in Form einer Closed Circuit Television (CCTV)-Anlage zur Erkennung der Verkehrslage mittels Kameras zur automatischen Störfallerkennung (AID) und Kameras mit Panora-

ma-, Schwenk- und Zoomfunktion (Pan-Tilt-Zoom) ausgestattet wird. Die Kameras werden in den Röhren und im Fluchtkorridor installiert. Die Daten werden an die Verkehrsleitzentrale (LCC) auf dänischer Seite übersendet. Weitere Details zu den Fragestellungen unter Ziffer 1 sind der Landesregierung nicht bekannt. Die Anzahl und die genauen Standorte sowie die konkrete Kamera-technologie werden in der Ausführungsplanung detailliert festgelegt. Diese liegt für die FBQ noch nicht vor. Ebenso liegt der Landesregierung keine Kostenkalkulation der Systeme vor.

Im dänischen Maßnahmengesetz zum Bau der FBQ ist die Videoüberwachung in den §§ 43 und 44 geregelt, die für den dänischen Rechtsraum u.a. eine Speicherung der Bilder, eine Erfassung der Nummernschilder im Zusammenhang mit der Mauterhebung sowie eine Überwachung der Bauflächen gewährleisten. Videoaufzeichnungen zur Verkehrssicherheit/-lenkung werden nach 72 Stunden gelöscht. Videoaufzeichnungen zur Sicherstellung der Mauterhebung werden grundsätzlich 180 Tage gespeichert. Auf die Videoüberwachung ist durch Beschilderung oder auf andere eindeutige Weise aufmerksam zu machen. Der dänische Verkehrsminister kann entscheiden, Femern A/S im Rahmen des grenzüberschreitenden Sicherheits- und Einsatzkonzeptes zu ermächtigen, den deutschen Polizei- und Rettungskräften Zugang zu den Videoaufzeichnungen zu geben. Grundsätzlich muss eine Liveschaltung der LCC nach Deutschland sichergestellt werden. Wie dies erfolgen soll, ist noch offen.

Ob eine Anhörung der ULD vorgesehen ist, ist der Landesregierung nicht bekannt.