

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Schutz kritischer Verkehrsinfrastruktur

Im Herbst 2022 wurden bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowohl in Berlin als auch in Nordrhein-Westfalen Kommunikationskabel sabotiert, woraufhin das interne Bahnkommunikationssystem GSM-R in Norddeutschland komplett ausfiel (vgl. www.faz.net/aktuell/gesellschaft/kriminalitaet/bahn-sabotage-polizei-ermittelt-nach-stellwerksmanipulation-18769623.html und www.spiegel.de/politik/deutschland/durchtrennte-glasfaserkabel-generalbundesanwalt-uebernimmt-ermittlungen-zu-bahn-sabotage-a-45273911-f307-40f6-802a-d20b76500a4b).

Anfang September 2023 wurden auf Kabelschächte der DB AG Brandanschläge verübt, wodurch die Versorgungsleitungen für Signal- und Kommunikationstechnik beschädigt wurden (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/vandalismus-hamburg-berlin-zugausfaelle-100.html). Zu Beginn des Jahres 2023 wurden in Nordrhein-Westfalen mehrere Stellwerke der DB AG manipuliert. Die Folge war, dass die Stromversorgung für Teile des Schienennetzes ausfiel. Diese Vorfälle führten jeweils zu massiven Störungen des Zugverkehrs.

Nachdem ein Betonbohrer bei Arbeiten am Bahnhof Frankfurt-Eschersheim zwei in fünf Metern Tiefe an der Trasse verlaufende Glasfaser-Kabelstränge durchtrennt hatte, kam es im März 2023 zu einem IT-Ausfall bei der Lufthansa. Dies hatte ein Chaos am Flughafen Frankfurt und im innerdeutschen Flugverkehr zur Folge (www.bild.de/regional/frankfurt/frankfurt-aktuell/computer-lahmgelegt-fluege-gestrichen-diese-bahn-baustelle-ist-schuld-am-lh-chaos-82910330.bild.html).

Die Vorfälle zeigen deutlich, dass der Verkehr als kritische Infrastruktur (KRITIS) anfällig für Manipulationen und Störungen ist und folglich angemessen geschützt werden muss. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits im Oktober 2022 eine „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ eingerichtet, die auch das Thema Infrastruktursicherheit umfasst (www.dekra.net/de/bmdv-mehr-sicherheit-fuer-die-infrastruktur/).

Wir fragen die Bundesregierung :

1. Wann und mit welcher Begründung wurde die „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ im BMDV eingerichtet?
2. Welche Themen hat die „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ seit ihrer Einrichtung bearbeitet?
3. Welche Themen sollen dort in Zukunft bearbeitet werden?

4. Welche anderen Referate des BMDV sind laut des Geschäftsverteilungsplans des BMDV ebenfalls für den Schutz der kritischen Infrastruktur zuständig?
5. Was sind die konkreten Aufgaben und Tätigkeitsbereiche dieser Referate?
6. Welche anderen Referate sind laut des Geschäftsverteilungsplans des BMDV für den Schutz der kritischen Infrastruktur Schiene zuständig?
7. Welche Referate in anderen Ressorts der Bundesregierung sind mit dem Schutz kritischer Infrastrukturen befasst (bitte Ressort, Referatsbezeichnung und konkrete Aufgabenbeschreibung im jeweiligen Geschäftsverteilungsplan des jeweiligen Ressorts benennen)?
8. Mit welchen Ressorts steht das BMDV im Austausch zum Schutz der kritischen Infrastrukturen (bitte nach Behörden einzeln aufschlüsseln)?
9. Mit welchen anderen Behörden in den Geschäftsbereichen der Ressorts steht das BMDV zum Schutz kritischer Infrastrukturen im Austausch (bitte nach Behörden einzeln aufschlüsseln)?
10. In welchem Austausch steht das BMDV seit den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Vorfällen zum Schutz der Infrastruktur zum Eisenbahn-Bundesamt (bitte nach Datum und Teilnehmern einzeln aufschlüsseln)?
11. Von wann stammt das interne Dossier der DB Netz AG zur Sicherheit der Schieneninfrastruktur (vgl. www.spiegel.de/politik/deutschland/anschlaege-auf-die-deutsche-bahn-warum-es-der-konzern-den-taetern-so-einfach-macht-a-2340ac10-b90e-4b02-933b-bcc173234d63)?
12. Seit wann ist dieses Dossier dem BMDV und seit wann der „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ bekannt?
13. Welche Schlüsse zieht die „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ aus der Bewertung möglicher Schwachstellen der gesamten Verkehrs- und Digitalinfrastruktur einschließlich der IT-Sicherheit (vgl. www.dekra.net/de/bmdv-mehr-sicherheit-fuer-die-infrastruktur/)?
14. Welche Lösungsvorschläge hat die „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ erarbeitet, um die identifizierten Schwachstellen zu verbessern und die Resilienz der Verkehrs-, Digital- und IT-Infrastruktur zu erhöhen?
15. Sofern die „Stabstelle Krisen und Sicherheit“ noch keine Lösungsvorschläge zum Schutz der Verkehrsinfrastruktur vorgelegt hat, wann ist dies geplant?
16. Welche konkreten 63 Maßnahmen sind in dem Paket, von dem sich die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG einen besseren Schutz für die Infrastruktur versprechen, enthalten (vgl. www.spiegel.de/politik/deutschland/anschlaege-auf-die-deutsche-bahn-warum-es-der-konzern-den-taetern-so-einfach-macht-a-2340ac10-b90e-4b02-933b-bcc173234d63; bitte die Maßnahmen einzeln auflisten)?
17. Warum wurde das Maßnahmenpaket bisher nicht veröffentlicht?
18. Wann plant die Bundesregierung, ein Gesamtkonzept zum Schutz kritischer Infrastrukturen vorzulegen, welches auch den Verkehrsbereich umfasst?
19. Wann tritt das KRITIS-Dachgesetz in Kraft (vgl. www.bmi.bund.de/ShareDDocs/gesetzgebungsverfahren/DE/KRITIS-DachG.html)?

20. Bis wann ist mit einer Verpflichtung der DB AG zu rechnen, drei oder vier redundante Netze zu bauen (vgl. www.spiegel.de/politik/deutschland/nancy-faesser-spd-will-unternehmen-verpflichten-sich-besser-vor-sabotage-zu-schuetzen-a-53de9da4-5593-43eb-b764-2055355c18a8)?

Berlin, den 4. Oktober 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

