

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8791 –

Schutz kritischer Verkehrsinfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

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/verbrauch/er/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/).

1. Wann, und mit welcher Begründung wurde die „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ im BMDV eingerichtet?
3. Welche Themen sollen dort in Zukunft bearbeitet werden?

Die Fragen 1 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ (Stab KS) wurde am 1. März 2023 eingerichtet, um den Schutz der kritischen Infrastruktur innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des BMDV besser zu koordinieren zu können. Aufgrund der zentralen politischen Bedeutung wurde die Stabsstelle in der Abteilung L („Leitung, Kommunikation“) angesiedelt. Synergien, die durch die organisatorische Zusammenführung der drei betroffenen Referate entstehen, werden konsequent genutzt. Durch die gezielte Einbindung der Referate im BMDV die ebenfalls für den Bereich des Schutzes der kritischen Infrastruktur zuständig sind, wird die Koordinierung im Bereich Krisenvorsorge und -bewältigung im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) optimiert und die Reaktions- und Handlungsfähigkeit im Krisenfall deutlich verbessert.

2. Welche Themen hat die „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ seit ihrer Einrichtung bearbeitet?

Bestehende Strukturen der Rufbereitschaft wurden personell verstärkt, so dass die Erreichbarkeit des Ressorts rund um die Uhr gewährleistet ist. Die Lagezentren des BMDV in Berlin und Bonn werden modernisiert und mit verbesserter Kommunikationstechnik ausgerüstet. Neben Satellitentelefonie steht dem BMDV bereits die sichere Kommunikation R-VSK zur Verfügung, ebenso ist (Daten-) Kommunikation über das gehärtete modulare Warnsystem MoWaS möglich. Die Krisenreaktionsprozesse werden derzeit überarbeitet und für die Sicherstellung der Staats- und Regierungsfunktionen wird ein Notfallmanagement (Business Continuity Management) eingerichtet. Parallel werden Kommunikationswege in den Geschäftsbereich und zu relevanten Akteuren im Verkehrs- und Telekommunikationsbereich gestärkt und auch hier die geschützte Kommunikation ausgebaut.

Des Weiteren werden Belange des Schutzes der Infrastrukturen im Geschäftsbereich des BMDV gesteuert. Das betrifft sowohl regulatorische Instrumente als auch informelle Maßnahmen und Austauschformate. Damit sollen die Infrastrukturen in ihrer Gesamtheit in den Blick genommen und die Möglichkeiten der Prävention weiter ausgeschöpft 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?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Referat	Zuständigkeit
DK 11	Telekommunikationsrecht
DK 22	Meteorologie, DWD, Erdbeobachtung
DK 23	Satellitennavigation und -kommunikation
DP 25	Datenschutz und Cybersicherheit in der digitalen Welt, Vertrauensdienste, Digitale Identitäten
E 12	Eisenbahnverkehrsverwaltung
E 14	Technik, Betrieb, Lärm und Umwelt
E 15	Innovation und Forschung
G 14	Güterverkehr und Logistik
G 15	Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme
G 23	Elektromobilität, Ladeinfrastruktur
LF 14	Luftsicherheit (Abwehr äußerer Gefahren)
LF 15	Flugplätze
LF 16	Lärm-, Umwelt- und Verbraucherschutz im Luftverkehr, Flughafenkoordinator, Flugunfallwesen, BFU
LF 17	Flugsicherung, BAF
LF 18	Luftfahrttechnik, Flugbetrieb, Luftfahrtpersonal, Luftverkehrssicherheit, LBA
StB 15	Straßenrecht, Auftragsverwaltung, FBA
StB 16	Forschung im Straßenwesen, Internationale Zusammenarbeit, BAST
StB 27	Straßenverkehrstelematik, Rastanlagen, Digitalisierung und IT im Straßenbau
StV 13	Gewerblicher Straßengüterverkehr, Sozialvorschriften, BALM
StV 21	Regelungen der Fahrzeugzulassung, der Grundsätze des StVG und der Gebühren, KBA
WS 10	Wasserstraßenpolitik, grundlegende Infrastrukturplanung für die Bundeswasserstraßen, GDWS
WS 12	Technik der Wasserstraßeninfrastruktur, BAW
WS 14	Umweltschutz für die Wasserstraßen, Anpassung an den Klimawandel, Gewässerkunde, BfG
WS 26	Recht der Seeschifffahrt, BSU
Z 32	IT-Strategie und IT-Steuerung des Ressorts
Z 34	Cyber- und Informationssicherheit BMDV (Betrieb), kritische Infrastrukturen in der Bundesverkehrsverwaltung (Technik), administrativer Datenschutz

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)?

Ressort	Referat	Zuständigkeit
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft	316	Sicherheitsforschung und Schutz kritischer Infrastrukturen, EU-Vorhaben im Bereich Sicherheits- und Verteidigungspolitik sowie Katastrophenschutz
Bundesministerium der Verteidigung	FüSK II 2	Unterstützungsaufgaben Streitkräfte, Territoriale Aufgaben, Heimatschutz
Bundesministerium der Finanzen	VII A 3	Digitale Finanztechnologien, Zahlungsverkehr und Cyber-Sicherheit
Bundesministerium der Gesundheit	Z34, PG GEKKIS/Referat 611,	Koordinierung von Angelegenheiten des Schutzes Kritischer Infrastrukturen

Ressort	Referat	Zuständigkeit
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz	Stab ZC-KS	Grundsatzfragen zum Schutz Kritischer Infrastrukturen
	ZC2	Nationale und internationale Grundsatzfragen zum Schutz Kritischer Infrastrukturen
	WEB2 (Strom) WEB4 (Gas)	Resilienz und Schutz Kritischer Infrastrukturen im Bereich Strom und Gas, Sicherung Kritischer Infrastrukturen, IT-Sicherheit, Cyberkriminalität
	IVD4	Raumfahrtagentur, Nationales Raumfahrtprogramm, Weltraumsicherheit
	VIA5	Telekommunikation, Medienwirtschaft, Post
Die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien	K 17	Koordinierung präventiver Maßnahmen zum Schutz von Kulturgut im Krisen- und Katastrophenfall
Bundesministerium des Innern und für Heimat	CI 3	Cyber- und Informationssicherheit in Kritischen Infrastrukturen
	KM 4	Schutz kritischer Infrastrukturen
	B2	Führungs- und Einsatzangelegenheiten der Bundespolizei, Seesicherheit
Bundesministerium für Arbeit und Soziales	Ila 4	IT-Verfahren der Bundesagentur für Arbeit, Digitale Transformation

8. Mit welchen Ressorts steht das BMDV im Austausch zum Schutz der kritischen Infrastrukturen (bitte nach Behörden einzeln aufschlüsseln)?

Das BMDV steht mit den anderen Ressorts über das federführende Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) kontinuierlich im Austausch.

9. Mit welchen anderen Behörden in den Geschäftsbereichen der Ressorts steht das BMDV zum Schutz kritischer Infrastrukturen im Austausch (bitte nach Behörden einzeln aufschlüsseln)?

Ressort	Behörde	
Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft	BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Bundesministerium der Finanzen	Zoll	Bundeszollverwaltung
Bundesministerium des Innern und für Heimat	BBK	Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe
	BPol	Bundespolizei
	BSI	Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz	BNetzA	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

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)?

Das BMDV steht in einem kontinuierlichen Kontakt mit dem Eisenbahn-Bundesamt. Der Austausch wurde nach den genannten Vorfällen nochmals intensiviert.

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?

Die Fragen 11 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem Presseartikel lässt sich nicht eindeutig schließen, um welches interne Dossier der Deutschen Bahn AG (DB AG) es sich genau handelt. Unabhängig davon steht das BMDV laufend zu allen sicherheitsrelevanten Fragen in einem engen Austausch mit der DB AG.

In allen Bereichen der Zuständigkeit des BMDV werden kontinuierlich Lösungen für identifizierte Schwachstellen bei der Resilienz der Infrastrukturen erarbeitet. Die Koordinierung durch den Stab KS erhöht die Effizienz dieses Prozesses. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Zusammenstellung der Maßnahmen handelt es sich um ein internes Arbeitspapier der DB AG, welches fortlaufend im Zusammenwirken mit BMDV, BMI und Bundespolizei weiterentwickelt wird. Die Maßnahmen unterliegen einem besonderen Schutzbedürfnis, um potenziellen Tätern möglichst wenig Chancen zur Erlangung von Informationen für mögliche Angriffe einzuräumen.

Folgende prioritäre Maßnahmen der DB AG können exemplarisch genannt werden:

- Aufbau zusätzlicher Redundanzen,
- Stetiges Durchführen von Risikoanalysen in Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden,
- Intensivierung des Streckenschutzes,

- Einsatz von Videotechnik an unbesetzten Stellwerken im Rahmen der unternehmerischen Sicherheitsvorsorge,
- Beantragung eines Forschungsprojektes über das BMBF zur Testierung von Außensensorik an einem Zug in Kombination mit der Infrastruktur zum Erkennen bahnbetriebsgefährdender Unregelmäßigkeiten im und am Fahrweg.

18. Wann plant die Bundesregierung, ein Gesamtkonzept zum Schutz kritischer Infrastrukturen vorzulegen, welches auch den Verkehrsbereich umfasst?

Unabhängig von bereits bestehenden sektorspezifischen Zuständigkeiten wird das KRITIS-Dachgesetz zusätzlich erstmalig bundesrechtliche Regelungen zu sektorübergreifenden Mindeststandards für den physischen Schutz kritischer Infrastrukturen etablieren.

19. Wann tritt das KRITIS-Dachgesetz in Kraft (vgl. www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetzgebungsverfahren/DE/KRITIS-DachG.html)?

Mit dem KRITIS-Dachgesetz wird insbesondere Richtlinie (EU) 2022/2557 über die Resilienz kritischer Einrichtungen (CER-Richtlinie) in nationales Recht umgesetzt. Die Frist für die Umsetzung endet am 17. Oktober 2024.

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-faerer-spd-will-unternehmen-verpflichten-sich-besser-vor-sabotage-zu-schuetzen-a-53de9da4-5593-43eb-b764-2055355c18a8)?

Die zuständigen Bundesbehörden sowie die DB AG sind im stetigen Austausch und arbeiten fortwährend an der Optimierung von gebotenen und erforderlichen Maßnahmen und an tragfähigen Lösungen zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit mit kritischen Dienstleistungen.

