

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Bernd Baumann, Dr. Gottfried Curio, Martin Hess, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/9115 –**

### Schutz der Bahninfrastruktur

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In der Nacht vom 7. zum 8. September 2023 legten mutmaßlich Linksextremisten den Bahnverkehr zwischen Hamburg und Berlin lahm. Es brannte an drei Stromtrassen im Hamburger Stadtgebiet ([www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/moeglicher-anschlag-bahnverkehr-hamburg-berlin-wieder-freigeben-19162231.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/moeglicher-anschlag-bahnverkehr-hamburg-berlin-wieder-freigeben-19162231.html)).

Insgesamt fielen 27 Züge komplett und 65 Züge teilweise aus. Weitere 70 Züge mussten umgeleitet werden (vgl. [www.berliner-zeitung.de/news/brandanschlag-auf-deutsche-bahn-generalbundesanwalt-ermittelt-li.388816](http://www.berliner-zeitung.de/news/brandanschlag-auf-deutsche-bahn-generalbundesanwalt-ermittelt-li.388816)).

Das Landeskriminalamt Hamburg geht von vorsätzlicher Brandstiftung aus ([https://rp-online.de/panorama/deutschland/bahn-anschlag-generalbundesanwalt-uebernimmt-ermittlung\\_aid-97632231](https://rp-online.de/panorama/deutschland/bahn-anschlag-generalbundesanwalt-uebernimmt-ermittlung_aid-97632231)).

Der Generalbundesanwalt hat die Ermittlungen zu den mutmaßlich politisch motivierten Brandstiftungen an Bahnanlagen in Hamburg übernommen. Die Karlsruher Behörde ermittelt wegen Bildung einer kriminellen Vereinigung ([https://rp-online.de/panorama/deutschland/bahn-anschlag-generalbundesanwalt-uebernimmt-ermittlung\\_aid-97632231](https://rp-online.de/panorama/deutschland/bahn-anschlag-generalbundesanwalt-uebernimmt-ermittlung_aid-97632231)).

Auf der linksextremen Website Indymedia hieß es: „In der Nacht des 7. September haben wir in Hamburg Verkehrsadern der kapitalistischen Infrastruktur sabotiert“. Als Motiv wurde angegeben, „die koloniale Ausbeutung“ sowie die Zerstörung der Erde bremsen zu wollen. „Hamburg ist eine kapitalistische Metropole“ [...]. „Wenn wir den Kapitalismus abschaffen wollen, wieso nicht hier, bei der Infrastruktur, die ihn trägt, ansetzen?“ (vgl. [www.bild.de/regional/hamburg/hamburg-aktuell/staatsschutz-ermittelt-brandanschlaege-auf-bahnstrecke-85338392.bild.html](http://www.bild.de/regional/hamburg/hamburg-aktuell/staatsschutz-ermittelt-brandanschlaege-auf-bahnstrecke-85338392.bild.html)).

„Einige Liter Benzin in den Kabelschächten an den Schienen sollten zu möglichst langfristigen Ausfällen oder Einschränkungen beim Transport von zum Beispiel im Zuge neokolonialer Ausbeutung und erdzerstörendem Extraktivismus beschafften Rohstoffen führen“, heißt es nach Berichten weiter in dem Schreiben ([www.zeit.de/news/2023-09/08/mutmasslicher-bahn-anschlag-beim-schreiben-aufgetaucht](http://www.zeit.de/news/2023-09/08/mutmasslicher-bahn-anschlag-beim-schreiben-aufgetaucht)).

Die Bundesministerin des Innern und für Heimat Nancy Faeser erklärte, die Bahntrassen besser schützen zu wollen. So soll die Zahl der Kameras für Videoüberwachung von 9 000 auf 11 000 erhöht werden (vgl. [www.berliner-zeitung.de/news/brandanschlag-auf-deutsche-bahn-generalbundesanwalt-ermittelt-li.388816](http://www.berliner-zeitung.de/news/brandanschlag-auf-deutsche-bahn-generalbundesanwalt-ermittelt-li.388816)).

In jüngerer Zeit gab es bereits vergleichbare Fälle. Im Februar 2023 wurden zwei mutmaßliche Linksextremisten in Berlin festgenommen, die geplant hatten, einen Anschlag auf die Bahntrasse in Berlin-Adlershof zu verüben (vgl. [www.rbb24.de/panorama/beitrag/2023/02/bundespolizei-berlin-brandanschlag-verhindert-festnahmen-adlershof.html](http://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2023/02/bundespolizei-berlin-brandanschlag-verhindert-festnahmen-adlershof.html)).

Zwei Anschläge ereigneten sich am 8. Oktober 2022, bei denen in Herne in Nordrhein-Westfalen sowie in Berlin unverzichtbare Kabel für den Zugfunk beschädigt wurden. Über Stunden stand daraufhin der Schienenverkehr in weiten Teilen Norddeutschlands still (vgl. [www.merkur.de/deutschland/news-verdacht-sabotage-deutsche-bahn-uebersicht-details-polizei-kabel-dna-91849254.html](http://www.merkur.de/deutschland/news-verdacht-sabotage-deutsche-bahn-uebersicht-details-polizei-kabel-dna-91849254.html)).

Bereits 2022 betonte der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing, es gäbe ein Schutzbedürfnis für die Infrastruktur in Deutschland (<https://jungefreiheit.de/politik/deutschland/2022/sabotage-sorgt-fuer-bahnch-aos/>).

Auch diesmal forderte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing ein konsequentes Durchgreifen des Rechtsstaats. „Solche Anschläge sind eine Form von Terrorismus“, hieß es ([www.tagesschau.de/inland/deutsche-bahn-verkehr-brandanschlag-100.html](http://www.tagesschau.de/inland/deutsche-bahn-verkehr-brandanschlag-100.html)).

Der Bahn-Experte Prof. Dr. Markus Hecht sprach sich laut einem Medienbericht angesichts der mutmaßlichen Brandanschläge und ähnlicher Sabotage-Akte aus der Vergangenheit dafür aus, deutlich mehr Bahnstrecken einzuzäunen: „In Frankreich ist die Bahn dabei, Schnellfahrstrecken doppelt einzuzäunen“, sagte er laut Bericht und ergänzte, auch in Großbritannien und Norwegen seien viele Strecken eingezäunt. „Das würde die Betriebsstabilität schon erhöhen.“ Laut demselben Bericht sei er darüber schon lange mit der Deutschen Bahn in der Auseinandersetzung, der Konzern argumentiere dann stets, dass Zäune leicht überklettert werden könnten (vgl. [www.welt.de/regionales/hamburg/article247361124/Hamburg-Bekennerschreiben-nach-Anschlag-auf-Bahn-Infrastruktur-aufgetaucht.html](http://www.welt.de/regionales/hamburg/article247361124/Hamburg-Bekennerschreiben-nach-Anschlag-auf-Bahn-Infrastruktur-aufgetaucht.html)).

„Der Wissenschaftler von der TU [Technischen Universität] Berlin betonte zudem, dass es bei den Signalkabeln an den meisten Stellen keine Redundanz gebe – wenn ein Kabel beschädigt wird, gibt es also kein zweites, über das der Betrieb weitergeführt werden kann. »Bei Kabelschäden führt das dann auf jeden Fall zu einer Störung«, sagte Hecht. Insgesamt könne er nicht erkennen, dass sich bei diesen Sicherheitsfragen in den vergangenen Jahren bei der Bahn etwas verändert habe“ (ebd.).

### Vorbemerkung der Bundesregierung

In Deutschland sind grundsätzlich die Betreiber kritischer Infrastrukturen im Rahmen der unternehmerischen Sicherheitsvorsorge für deren Schutz verantwortlich. Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz insbesondere gegen Naturkatastrophen, Terrorismus, Sabotage aber auch menschliches Versagen. Im Bahnsektor obliegt die Verantwortung für derartige Maßnahmen im Wesentlichen der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit ihren Infrastrukturunternehmen (insbesondere DB Netz AG sowie DB Station&Service AG).

Im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit nach § 3 des Bundespolizeigesetzes (BPolG) passt die Bundespolizei auf Grundlage einer stetigen Lagebewertung u. a. ihre gefahrenabwehrenden Maßnahmen auf dem Gebiet der Anlagen der Eisenbahnen des Bundes fortlaufend an. Auf Grundlage der seit dem Jahr 2 000 zwischen DB AG und Bahn AG bestehenden Ordnungspartnerschaft

stimmen sich die DB AG und die Bundespolizei hinsichtlich ihrer Maßnahmen auch zum Schutz der Kritischen Infrastruktur Bahn fortlaufend ab.

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand der Ermittlungen der Bundesanwaltschaft bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung der Kriminalpolizei, und was ist über die vermutlichen Täter bekannt (Alter, Vorstrafen, politische Orientierung, Parteimitgliedschaften)?
2. Hat das Bekennerschreiben auf der linksextremen Plattform Indymedia nach Kenntnis der Bundesregierung zu Ermittlungserfolgen geführt?

Hat die Bundesregierung Maßnahmen in Bezug auf diese Online-Plattform unternommen, wenn ja, welche, und wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung hier noch ein Tätigwerden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erteilung von Auskünften zur Beantwortung der Fragestellungen – auch in eingestufte Form – muss zum jetzigen Zeitpunkt unterbleiben. Denn trotz der grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Pflicht, Informationsansprüche des Deutschen Bundestages und einzelner Abgeordneter zu erfüllen, tritt hier nach sorgfältiger Abwägung der betroffenen Belange im Einzelfall das Informationsinteresse des Parlaments hinter dem berechtigten Geheimhaltungsinteresse zum Schutz der laufenden Ermittlungen zurück. Eine Auskunft zu Ermittlungserkenntnissen würde konkret weitergehende Ermittlungsmaßnahmen erschweren oder gar vereiteln; aus dem Prinzip der Rechtsstaatlichkeit folgt daher, dass das betroffene Interesse der Allgemeinheit an der Gewährleistung einer funktionsfähigen Strafrechtspflege und Strafverfolgung hier Vorrang vor dem Informationsinteresse genießt.

Das Bundesamt für Verfassungsschutz bearbeitet die Internetplattform „de.indymedia“ als gesichert linksextremistische Bestrebung. Es handelt sich dabei um eines der wichtigsten Informations- und Propagandamedien für die linksextremistische Szene im deutschsprachigen Raum. Auf „de.indymedia“ erscheint eine Vielzahl von Beiträgen, die einen Bezug zu linksextremistischer Gewalt und Straftaten haben oder selbst strafrechtlich relevant sind. So werden dort regelmäßig Selbstbeichtigungsschreiben wie auch das in der Frage genannte veröffentlicht. Diese Schreiben dienen zur ideologischen Einordnung und Begründung der Straftat mit dem Ziel, sie gegenüber einem breiteren Spektrum zu rechtfertigen und damit vermittelbar zu machen. Zudem wird darin häufig zur Begehung weiterer Taten aufgerufen.

3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung nachweisbare Verbindungen zu den sogenannten Klimaaktivisten der Letzten Generation, die seit Längerem mit Aktionen zur Verkehrsbehinderung auffallen, und wenn ja, welche?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

4. Welche polizeilichen Maßnahmen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung im linksextremen Milieu als Folge dieses und der letzten Anschläge bzw. Anschlagversuche, die nach Ansicht der Fragesteller scheinbar alle aus derselben, mutmaßlich linken politischen Richtung stammen?

Die Zuständigkeit für die Straftatenbekämpfung und die polizeiliche Gefahrenabwehr liegt gemäß der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung grundsätzlich bei den Ländern. Zu etwaigen polizeilichen Maßnahmen, die im Zuge eingeleiteter und noch laufender Ermittlungsverfahren durch die Länder getroffen werden, nimmt die Bundesregierung aus Gründen der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung keine Stellung.

5. Welche Maßnahmen zum Schutz der Bahntrassen sind nunmehr seitens der Bundesregierung beabsichtigt, welche Einzelmaßnahmen umfasst dies, und bis wann sollen diese umgesetzt sein?

Die Bundesregierung begrüßt alle Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die der Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahninfrastruktur dienen. Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) untersucht dabei als Ressortforschungseinrichtung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), wie das bereits jetzt hohe Sicherheitsniveau des Schienenverkehrs im Spannungsfeld von Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Systemstabilität erhalten und weiterentwickelt werden kann.

Sowohl die Eisenbahnverkehrs- als auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden bei der Evaluierung der bisherigen Maßnahmen sowie etwaiger Anpassungen von der Bundespolizei, dem BMDV sowie dem Bundesministerium des Innern und für Heimat beratend unterstützt. Dieser Prozess findet fortlaufend auch anlassunabhängig statt.

Seit den Angriffen auf die Eisenbahninfrastruktur im Herbst 2022 haben Expertinnen und Experten der DB AG gemeinsam mit den zuständigen Behörden die Anstrengungen zur Umsetzung eines Maßnahmenpaketes intensiviert. Dieses Paket beinhaltet beispielsweise Maßnahmen zur Schaffung von weiteren Redundanzen, des Streckenschutzes, der Tunnelmundüberwachung, des Einsatzes von Videotechnik und des Objektschutzes. Die Auswahl der jeweiligen Orte/Objekte sowie der entsprechenden Maßnahmen erfolgt auf Grundlage einer unternehmerischen Bewertung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der fortlaufenden Lagebeurteilung. Ein Teil der Maßnahmen befindet sich bereits in der Umsetzung, andere in der Planung bzw. Pilotierung. Ergänzend wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

6. Bis wann soll die Erhöhung von 9 000 auf 11 000 Kameras, wie von der Bundesinnenministerin Nancy Faeser angekündigt, umgesetzt sein (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), was waren die bisherigen Überwachungsschwerpunkte durch diese Kameras, und welche neuen sollen hinzukommen?

Die referenzierte Erhöhung der Kameraanzahl soll bis zum Ende des Jahres 2024 erfolgen. Die Auswahl der Bahnhöfe erfolgt auf Grundlage einer polizeilichen Bewertung. Die Festlegung der jeweiligen Überwachungsbereiche, die in der Regel insbesondere die Bereiche der Ein- und Ausgänge zu den Verkehrsstationen und entlang der Bahnsteigkante umfasst, erfolgt für jede Verkehrsstation individuell unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.

7. Ist auch die Einzäunung von Bahnstrecken oder zumindest von besonders gefährdeten Teilstrecken beabsichtigt, wie dies der Bahn-Experte Prof. Dr. Markus Hecht forderte (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Nach Auskunft der DB AG ist eine durchgängige Einzäunung der Betriebsanlagen der DB Netz AG nicht beabsichtigt. Grundsätzlich ist das Betreten der Bahnanlagen für Unbefugte gemäß § 62 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verboten und entsprechend bußgeldbewehrt. An bestimmten Stellen im Netz wurden bereits Zaunanlagen errichtet, um bspw. eine Senkung der Streckensperrungen durch Personen in den Gleisen zu erreichen.

8. Gibt es besonders gefährdete Knotenpunkte in der Bahninfrastruktur, wenn ja, welche Maßnahmen wurden speziell für diese Gefahrenpunkte getroffen bzw. sind noch beabsichtigt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Gibt es Pläne, um Redundanzen an den Signalkabeln zumindest für die Hauptstrecken sicherzustellen, wenn ja, wie ist der Stand der Projektierung bzw. Umsetzung, und wenn nein, warum nicht?

Die Kommunikationssysteme sind bereits gegenwärtig grundsätzlich redundant aufgebaut und die Verfügbarkeit wird permanent überwacht. Zusätzlich werden weitere Redundanzen geschaffen, um das Bahnnetz noch besser vor Ausfällen zu schützen.

10. Wird auch die Überwachung von Bahnabschnitten mittels Drohnen in Betracht gezogen?

Die polizeiliche Überwachung von Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes mittels sogenannter "Unmanned Aircraft Systems" (UAS) ist neben den konventionellen Einsatzformen und in Ergänzung der unternehmerischen Sicherheitsvorsorge in besonderen Gefahrenlagen, wie dem Einsatz von Polizeikräften, Wärmebildgeräten und Polizeihubschraubern, eine weitere Möglichkeit der Aufgabenwahrnehmung gemäß § 3 BPolG. Die Bundespolizei setzt UAS an polizeilichen Schwerpunkten bereits ein.

Im Rahmen der unternehmerischen Sicherheitsvorsorge prüft die DB AG bei der Überwachung von Bahnabschnitten derzeit auch den Einsatz von Drohnen.

11. Was wurde grundsätzlich in den letzten Jahren unternommen, um die Betriebssicherheit der Bahn zu erhöhen bzw. von äußeren Einflüssen wie Störungen durch politische Extremisten unabhängig zu machen?

Nach Auskunft der DB AG wurden und werden Maßnahmen entsprechend der jeweils aktuellen Lage ergriffen. So bestehen bereits seit Jahren entsprechende Bestreifungskonzepte mit Sicherheitskräften bzw. Maßnahmen zum Objektschutz.

Im Rahmen des Stellenaufwuchses der Bundespolizei sind auch die Bundespolizeidienststellen mit bahnpolizeilicher Aufgabenwahrnehmung personell verstärkt worden. In der Folge erhöhte sich auch die polizeiliche Präsenz.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 5 sowie die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

12. Wie oft gab es in den Jahren 2022 und 2023 im Gleisbett angetroffene Personen, die zu einer Störung des Zugverkehrs geführt haben, wie oft wurden diese Personen identifiziert, und konnten bei einzelnen Störern auch politische Intentionen für den verkehrsverzögernden Aufenthalt auf den Bahngleisen festgestellt werden, und wenn ja, welche?

Im Jahr 2022 wurden nach Angaben der DB AG bundesweit rund 7 300 Fälle von Personen im und am Gleis verzeichnet. Im Zeitraum von Januar bis 31. Oktober 2023 wurden rund 6 400 Fälle ermittelt. Die Identität der Personen konnte teilweise festgestellt werden. Zu den weiteren Teilfragen liegen der Bundesregierung mangels Erhebung keine statistischen Daten im Sinne der Fragestellung vor.



