

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).

Auch im Jahr 2024 gab es bereits vergleichbare Vorfälle. So haben zum Beispiel Ende Juli Unbekannte wichtige Leitungen auf der Bahnstrecke zwischen Bremen und Hamburg (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/Anschlag-auf-Bahnstrecke-Bremen-Hamburg-Staatsschutz-ermittelt-Bekennerschreiben-fehlt,kabelbrand108.html) angezündet. Die Folge waren erhebliche Probleme im Fern- und Nahverkehr (www.ndr.de/nachrichten/info/Sabotageakte-im-Norden-Hat-die-Bahn-Konsequenzen-gezogen,schutzderbahn100.html).

Aber nicht nur Deutschland, sondern auch unsere Nachbarländer waren bereits Ziele von Angriffen auf die Verkehrsinfrastruktur. In Frankreich wurde kurz vor der Eröffnung der Olympischen Spiele ein massiver Angriff auf das Schnellzugnetz verübt, unter anderem in Form von Brandanschlägen. Viele Bahnverbindungen mit den TGV-Hochgeschwindigkeitszügen mussten daraufhin gestrichen werden (www.rnd.de/panorama/frankreich-anschlaege-auf-bahnnetz-haben-moeglicherweise-linksradikalen-hintergrund-GHYMANKVXNHISKJLB2MWMCVYIA.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 „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ eingerichtet, die auch das Thema Infrastruktursicherheit umfasst.

Es wurde damals angekündigt, dass die Stabsstelle konkrete Schlüsse aus dem Sabotagefall auf das DB-Kabelsystem ziehen sowie die Verkehrs- und Digitalinfrastruktur einschließlich der IT-Sicherheit auf Resilienz untersuchen soll. Außerdem sollen Schwachstellen identifiziert und Verbesserungs- und Lösungsvorschläge entwickelt werden (www.dekra.net/de/bmdv-mehr-sicherheit-fuer-die-infrastruktur/). Bisher wurden die angekündigten Vorschläge noch nicht vorgelegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Themen hat die „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ seit ihrer Einrichtung bearbeitet?
2. Welche Themen sollen dort in Zukunft bearbeitet werden?
3. Mit welchen Ressorts steht das BMDV im Austausch zum Schutz der kritischen Infrastrukturen (bitte nach Behörden einzeln aufschlüsseln)?
4. Mit welchen anderen Behörden in den Geschäftsbereichen der Ressorts steht das BMDV zum Schutz kritischer Infrastrukturen im Austausch (bitte nach Behörden einzeln aufschlüsseln)?
5. In welchem Austausch steht das BMDV seit den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Vorfällen zum Schutz der Infrastruktur zum Eisenbahn-Bundesamt und mit der DB AG (bitte nach Datum und Teilnehmern einzeln aufschlüsseln)?
6. Steht das BMDV auch mit Nachbarländern Deutschlands im Austausch zum Schutz kritischer Infrastrukturen?
7. Wenn ja, mit welchen Ländern, und in welcher Form (bitte einzeln nach Ländern aufschlüsseln)?
8. Warum hat die Stabsstelle seit ihrer Einrichtung vor etwa zwei Jahren die angekündigten Verbesserungs- und Lösungsvorschläge immer noch nicht vorgelegt?
9. Wann plant die Stabsstelle, diese Vorschläge vorzulegen?
10. Welche Schlüsse zieht die „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ aus der Bewertung möglicher Schwachstellen der gesamten Verkehrs- und Digitalinfrastruktur einschließlich der IT-Sicherheit?
11. Wann plant die Bundesregierung, ein Gesamtkonzept zum Schutz kritischer Infrastrukturen vorzulegen, welches auch den Verkehrsbereich umfasst?
12. Wann tritt das von der Bundesregierung angekündigte KRITIS-Dachgesetz in Kraft?

Berlin, den 22. August 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion