

## Antwort

### der Bundesregierung

der Fraktion der CDU/CSU

– Drucksache 20/12630 –

### 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](http://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](http://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](http://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/computerlahmgelegt-fluege-gestrichen-diese-bahn-baustelle-ist-schuld-am-lh-chaos-82910330.bild.html](http://www.bild.de/regional/frankfurt/frankfurt-aktuell/computerlahmgelegt-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](http://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](http://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-GHYMANKVXNHI5KJLB2MWMCVYIA.html](http://www.rnd.de/panorama/frankreich-anschlaege-auf-bahnnetz-haben-moeglicherweise-linksradikalen-hintergrund-GHYMANKVXNHI5KJLB2MWMCVYIA.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/](http://www.dekra.net/de/bmdv-mehr-sicherheit-fuer-die-infrastruktur/)). Bisher wurden die angekündigten Vorschläge noch nicht vorgelegt.

1. Welche Themen hat die „Stabsstelle Krisen und Sicherheit“ seit ihrer Einrichtung bearbeitet?
2. Welche Themen sollen dort in Zukunft bearbeitet werden?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 1 bis 3 auf Bundestagsdrucksache 20/9029 verwiesen.

Darüber hinaus werden unter anderem die folgenden Themen bearbeitet:

Die Ertüchtigung des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) wird durch die Stabsstelle Krisen und Sicherheit (Stab KS) maßgeblich vorangetrieben. Es erfolgt des Weiteren eine intensive Mitwirkung am Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz von Betreibern kritischer Anlagen (KRITIS-Dachgesetz) sowie des Gesetzes zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung. Stab KS betreut die Resilienzstudie maritime Versorgungswege, deren Ziel es ist, die strategischen Vorgaben der Nationalen Sicherheitsstrategie der Bundesregierung und den Ansatz der integrierten Sicherheit für den maritimen Bereich umzusetzen und Handlungsoptionen für Verantwortliche aufzuzeigen. Ein Austauschformat im Bereich maritimer Sicherheit wurde etabliert. Im Rahmen der Konferenz Unterseedatenkabel – Lebensadern der digitalen Welt stärken im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde neben wirtschaftlichen Aspekten des Ausbaus und Betriebs von Unterseedatenkabeln auch der Schutz der Seekabel als Teil der maritimen Infrastrukturen in den Blick genommen. Außerdem wird über den Stab KS die Mitwirkung des BMDV am Operationsplan Deutschland zur Bedarfsermittlung erforderlicher gesamtstaatlicher Fähigkeiten zur Verteidigung Deutschlands gesteuert.

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

Das BMDV steht zum Schutz der kritischen Infrastrukturen im Austausch mit dem Bundeskanzleramt, dem Auswärtigen Amt, dem Bundesministerium des

Innern und für Heimat, dem Bundesministerium der Verteidigung sowie dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/9029 verwiesen.

Darüber hinaus steht das BMDV zum Schutz der kritischen Infrastrukturen u. a. auch im Austausch mit den im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) zusammengeschlossenen Behörden des Bundes und der Küstenländer.

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)?

Das BMDV steht in einem kontinuierlichen Kontakt sowohl mit dem Eisenbahn-Bundesamt als auch mit der Deutschen Bahn AG (DB AG).

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)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Austausch zu grundlegenden Fragen des Schutzes kritischer Infrastrukturen erfolgt in erster Linie im Rahmen der entsprechenden EU-Gremien.

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?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet

Die Veröffentlichung eines Berichts oder einer Maßnahmenliste zu einem bestimmten Zeitpunkt ist nicht vorgesehen. Die Bundesregierung verfolgt eine große Zahl an einzelnen Maßnahmen parallel. Diese sind teilweise bereits abgeschlossen, teilweise befinden sie sich in der Umsetzung und teilweise in der Projektierung.

Darüber hinaus wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 13 bis 15 auf Bundestagsdrucksache 20/9029 verwiesen.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Referentenentwurf des KRITIS-Dachgesetzes, das alle KRITIS-Sektoren in den Blick nehmen wird, befindet sich noch in der Abstimmung. Eine zeitnahe Kabinettdiskussion wird angestrebt.