

16.03.2023

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1424 vom 15. Februar 2023  
der Abgeordneten Thomas Kutschaty, Julia Kahle-Hausmann, Frank Müller, Kirsten Stich und  
Ina Blumenthal SPD  
Drucksache 18/3058

### **Angriffe auf die Stellwerke in Essen, Leverkusen und Schwelm**

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

In den Morgen- und Mittagsstunden des 29. Januar 2023 wurden innerhalb weniger Stunden mehrere Störungen im Streckennetz der Deutschen Bahn in NRW gemeldet. Hintergrund waren scheinbar erneut Manipulation und Sabotage an Stellwerken, die zu einer zwischenzeitlichen Unterbrechung der Stromversorgung und einem damit einhergehenden Einstellen der betroffenen Bahnlinien führte. Mit dem Stellwerk in Leverkusen, den Stellwerken in Essen-Krey und Essen-Stadtwald und dem Stellwerk in Schwelm wurden gleich vier technische Anlagen in unmittelbarer Nähe zueinander, beschädigt.

Dass die technische Infrastruktur der Bahn ins Visier von Straftaten rückt, ist keine neue Entwicklung. Bereits im Oktober und November 2022 gab es mit der mutwilligen Zerstörung der Anlagentechnik im Herner Stellwerk ähnliche Vorfälle, die bis heute nicht aufgeklärt werden konnten. Dies verdeutlicht erneut, wie anfällig unsere kritische Infrastruktur und wie einfach der unbefugte Zugang für Dritte nach wie vor möglich ist.

Das fehler- und störungsfreie Funktionieren des deutsche Schienennetz ist eine elementare Voraussetzung für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben in unserem Land. Eine Störung dieses Systems bedeutet Stillstand für Menschen und Güter und erzeugt gesamtgesellschaftlich hohe Kosten.

**Der Minister des Innern** hat die Kleine Anfrage 1424 mit Schreiben vom 16. März 2023 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister der Justiz sowie dem Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr beantwortet.

#### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Der Landesregierung obliegt bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbetriebsanlagen der Deutsche Bahn AG (DB AG) keine originäre Zuständigkeit. Diese liegt kraft Gesetzes beim Bund. Daher ist der Landesregierung ein unmittelbarer Einfluss auf die Entscheidungsfindung bei der DB AG verwehrt.

Datum des Originals: 16.03.2023/Ausgegeben: 22.03.2023

Zudem ist ihr eine abschließende Bewertung von Sachverhalten nicht möglich, die den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn betreffen und zu denen die Landesregierung über keine eigenen Kenntnisse verfügt. Daher können hierzu lediglich Auskünfte der DB AG sowie der dabei zuständigen Aufsichtsbehörden zum Sachverhalt und den gegebenenfalls getroffenen oder zu treffenden Maßnahmen eingeholt sowie frei von einer verfassungsrechtlichen Auskunftspflicht mitgeteilt werden.

Der Landesregierung liegt eine Stellungnahme der DB AG vom 17. Februar 2023 vor, aus der zur Beantwortung der Fragen zu 1, 3 und 5 nachfolgend stellenweise zitiert wird.

**1. Welchen Kenntnisstand hat die Landesregierung über die Vorfälle am 29. Januar in den Stellwerken in Essen, Leverkusen und Schwelm?**

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt:

*„Mehrere Stellwerke des Deutsche Bahn Infrastrukturunternehmens DB Netz AG sind am Sonntag, 29.01.2023, Ziel von Sabotageversuchen gewesen. In Essen-Kray, Leverkusen Küppersteg und Schwelm kam es dadurch zu kurzzeitigen Unterbrechungen in der Stromversorgung.*

*Die betrieblichen Einschränkungen blieben gering. Vier Züge mussten vorsorglich angehalten werden. Eine Gefahr für Reisende bestand nicht.*

*Die zuständigen Ermittlungsbehörden untersuchen, wer hinter den Sabotage-Versuchen steckt. Die Deutsche Bahn AG unterstützt die Behörden vollumfänglich bei der Suche nach dem oder den Tätern und der Aufklärung der Hintergründe. Weitere Aussagen hierzu kann die Deutsche Bahn AG nicht treffen, da die Ermittlungen der Bundespolizei und gegebenenfalls weiterer Ermittlungsbehörden noch nicht abgeschlossen sind.“*

Der Generalstaatsanwalt in Hamm hat dem Ministerium der Justiz unter dem 23.02.2023 im Wesentlichen folgende Berichtsausführungen der Leitenden Oberstaatsanwältin in Essen übermittelt:

*„Dem hier geführten Ermittlungsverfahren [...] gegen Unbekannt wegen gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr gemäß § 315 StGB u. a. liegt im Wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde:*

*Am Morgen des 29.01.2023 drangen ein oder mehrere Täter auf unbekannte Weise in Technikräume der Stellwerke der DB Netz AG an den Standorten Essen-Kray Nord, Essen-Stadtwald, Leverkusen-Küppersteg und Schwelm ein und betätigten in drei Stellwerken Signalschalter, wodurch die Stromversorgung der Lichtsignale an den Bahntrassen deaktiviert wurde. Diese Bahnabschnitte wurden für die Durchfahrt gesperrt. Dort fahrende Züge wurden durch eine Sicherheitseinrichtung (sogenannte „punktförmige Zugbeeinflussung“) angehalten.*

*Ein Verdächtiger konnte bislang nicht ermittelt werden. Die Ergebnisse der Spurensuche und Auswertung der Beweismittel stehen aus. Gegenstand der Ermittlungen ist auch ein möglicher Zusammenhang der Taten.“*

**2. Berücksichtigen die Katastrophenschutz-Konzepte in NRW mögliche Szenarien, in denen ein Sabotageakt auf das Schienennetz zu großen Schäden (Personen, Material, Infrastruktur) führt?**

Die in Nordrhein-Westfalen etablierten Katastrophenschutzkonzepte zur

vorgeplanten überörtlichen Hilfe (vüH) dienen dazu, die örtlich zuständigen Behörden der nichtpolizeilichen Gefahrabwehr bei der Einsatzbewältigung zu unterstützen.

Die Sanitäts- und Betreuungskonzepte bilden Fähigkeiten ab, die unabhängig vom Schadensereignis und dessen Ursache sind. So befasst sich die Behandlungsplatzbereitschaft 50 NRW (BHP-50 NRW) mit der medizinischen Erstversorgung von bis zu 50 Personen. Die Betreuung von bis zu 500 betroffenen Personen wird mit der Betreuungsplatz-Bereitschaft 500 NRW (BTB-B 500 NRW) gewährleistet.

Der Transport von bis zu 10 verletzten Personen wird über einen Patiententransport-Zug 10 NRW (PT-Z 10 NRW) übernommen.

Eine explizite Berücksichtigung von Einsatzlagen, denen Sabotageakte auf den Schienenverkehr zu Grunde liegen, sehen die Katastrophenschutzkonzepte in Nordrhein-Westfalen nicht vor. Hierfür treffen die örtlichen nichtpolizeilichen Gefahrenabwehrbehörden Szenarien basierte Vorplanungen und erstellen Einsatzplanungen.

**3. Plant die Landesregierung zusätzliche Maßnahmen, wie die Sicherung der Anlagen (Schutzmaßnahmen an besonders neuralgischen Punkten), um die Gefahr von Sabotage- oder Terroranschläge im Schienenverkehr zu reduzieren?**

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt:

*„Für die DB AG ist Sicherheit das oberste Gebot. Dazu gehört auch der Schutz der sensiblen Infrastrukturanlagen. Die DB und die Sicherheitsbehörden arbeiten im engen Schulterchluss und sorgen für individuelle Sicherheitskonzepte. Die DB hat ein Streckennetz von rund 34.000 Kilometern mit rund 2.600 Stellwerken - eine flächendeckende und lückenlose Überwachung ist somit nicht umsetzbar.*

*Einige Maßnahmen, welche die DB AG zusammen mit ihren Partnern zur Überwachung und zum Schutz ihrer Infrastruktur ergriffen hat, sind nachfolgend aufgeführt.*

*In Abstimmung mit der Bundespolizei setzt die DB AG bereits zusätzliche Sicherheitskräfte ein, um die Infrastruktur noch besser gegen Eingriffe zu schützen. Ganz konkret heißt das, dass zusätzlich zu den 4.300 Sicherheitskräften der DB, die Hand in Hand mit 5.500 Beamten der Bundespolizei arbeiten, weitere mobile Präsenz- und Präventionsstreifen der DB Sicherheit GmbH bundesweit eingesetzt werden.*

*Aufgrund der jüngsten Ereignisse wurden die Tourenpläne der DB Sicherheit-Mitarbeitenden nochmals aktualisiert. So werden beispielsweise Stellwerke nun besonders intensiv bewacht. Zusätzlich wurden bereits drei Video-Überwachungstürme in Betrieb genommen, um potentielle Saboteure an Bahnanlagen abzuschrecken. Außerdem wird aktuell ein neues Wärmebildkamera-System getestet, welches auf das Dach eines Dienstfahrzeugs montiert werden und dann Strecken in bis zu 5 km Entfernung überwachen kann.“*

**4. Bestehen im Mehrebenensystem zwischen Kommunen, Land und Bund Kommunikations- und Abstimmungskanäle, die sich über die Problemlage austauschen und nach gemeinsamen Lösungsansätzen suchen? (Bitte benennen, inwieweit Kooperation und Abstimmung mit Bundesebene und Kommunen/ Katastrophenschutz „Hand in Hand“ erfolgen.)**

Die Kreise und kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen sind als untere Katastrophenschutzbehörde für den operativen Katastrophenschutz zuständig. Der Bund ist für den Zivilschutz, also den Katastrophenschutz im Verteidigungsfall, zuständig.

Gemäß § 4 Abs. 2 des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz (BHKG) treffen die Kreise erforderliche Maßnahmen zur Vorbereitung der Bekämpfung von Großeinsatzlagen und Katastrophen.

Katastrophenschutzkonzepte für die vorgeplante überörtliche Hilfe werden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der im Land Nordrhein-Westfalen tätigen Einheiten des Katastrophenschutzes und dem Land im Sinne § 5 Abs. 1 BHKG erstellt.

**5. Welche Maßnahmen existieren, um den Schutz der digitalen und physischen Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten?**

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt:

*„Die DB AG hat ein Streckennetz von rund 34.000 Kilometern - eine flächendeckende und lückenlose Überwachung der Infrastruktur der DB AG ist damit nicht umsetzbar.*

*Die DB AG und die Sicherheitsbehörden arbeiten daher im engen Schulterschluss und sorgen für individuelle Sicherheitskonzepte. DB AG und Bundespolizei werden gemeinsam auch verstärkt an technischen und konzeptionellen Maßnahmen arbeiten, um die Sicherheit noch weiter zu erhöhen. Dazu werden auch bestehende gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte von DB AG und Bundespolizei genutzt und um weitere Themen zur kritischen Infrastruktur ergänzt.*

*Der Schutz der kritischen Infrastruktur ist unter ständiger Betrachtung des Business Continuity Management (BCM). Kritische Infrastrukturen werden bei der DB AG in verschiedenen Managementdisziplinen als besonders schützenswerter Asset klassifiziert und entsprechend abgesichert. Eine kontinuierliche Berücksichtigung dieser Infrastrukturen erfolgt unter anderem durch die Informationssicherheitsmanagementsysteme der jeweiligen KRITIS-Betreiber innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns. In verpflichtend durchzuführenden nachgelagerten Lessons Learned Aktivitäten werden die vorhandenen Strategien auf Optimierung und Ergänzung hin überprüft, um die Resilienz bei der DB AG kontinuierlich zu verbessern.“*