**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/1243

A11

Oliver Krischer

12. Mai 2023

Aktenzeichen VII D 4
bei Antwort bitte angeben

Hefer
Telefon 0211 4566-174
Telefax 0211 4566-388
Peter.Hefer@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Beschädigung eines Glasfaserkabels der Deutschen Bahn in Bochum und die Folgen für den Bahnverkehr im Ruhrgebiet
Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.05.2023

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.05.2023 zum Sachstand rund um die Beschädigung eines Glasfaserkabels der Deutschen Bahn in Bochum und die Folgen für den Bahnverkehr im Ruhrgebiet mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. Mai 2023

Schriftlicher Bericht

Beschädigung eines Glasfaserkabels der Deutschen Bahn in Bochum und die Folgen für den Bahnverkehr im Ruhrgebiet

Im Bereich des Stellwerkes im Hauptbahnhof Bochum haben Unbekannte in der Nacht vom 1. auf den 2. Mai 2023 Leitungen der Zugleit- und Signaltechnik beschädigt. Durch die Beschädigung eines Lichtwellenleiterkabels war es zu weitreichenden Störungen der über das Stellwerk gesteuerten Bereiche und Verkehre gekommen. Zeitweise mussten sämtliche Züge zwischen Dortmund und Essen umgeleitet werden und Schienenersatzverkehre durch Busse erfolgen.
Seit Mittwochmorgen, dem 3. Mai 2023 können die geplanten Halte wieder angefahren werden.

Der Bericht ist nach den aufgeworfenen Fragestellungen gegliedert.

<u>Frage 1</u>:
Wie ist der Stand der Ermittlungen im Fall der Sabotage in Bochum?
<u>Frage 2</u>:
Welche Stellen ermitteln im Fall der Sabotage in Bochum?
Das Land ist in originärer Eisenbahnaufsichts-Zuständigkeit nicht betroffen, die DB AG unterliegt eisenbahnrechtlich der Bundesaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt. Dementsprechend liegen dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hierzu keine eigenen Aufsichts-Erkenntnisse vor. Daher wird zur Beantwortung der Fragen aus der Stellungnahme des Konzernbevollmächtigten der DB AG für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:
„*Zum Stand der Ermittlungen der Bundespolizei und gegebenenfalls weiterer ermittelnder Stellen kann die Deutsche Bahn AG keine Aussage treffen.*“
„*Grundsätzlich ermittelt bei Eingriffen in Eisenbahninfrastruktur des Bundes die Bundespolizei. Eine Aussage, ob weitere Stellen in die Ermittlungen einbezogen wurden, obliegt der Bundespolizei.*“

<u>Frage 4</u>:
Wie beurteilt der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen die Angreifbarkeit der Bahninfrastruktur?
<u>Frage 5</u>:
Wie wird die Gefahr für die Bahninfrastruktur im Spannungsfeld von Sabotage durch Extremisten und/oder Rohstoff-Diebesbanden bewertet?
<u>Frage 10</u>:

Welche sofortigen Anstrengungen unternehmen die Deutsche Bahn und ggf. die Verkehrsverbünde/-unternehmen, um einen kurzfristigen, weiteren Angriff, Sabotage und Diebstähle zu verhindern?

Die Deutsche Bahn AG verweist hierzu auf die Landtags-Stellungnahme 18/277 des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30.01.2023. Darin sind exemplarisch Maßnahmen zur weiteren Härtung der kritischen Infrastruktur Bahn in Kooperation mit der Bundespolizei und in Abstimmung mit dem BMI und dem BMDV angeführt, wie zum Beispiel:

- „*Schaffung von weiteren Redundanzen für Telekommunikationsanlagen.*
- *Vorbereitung zusätzlicher technischer und konzeptioneller Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit durch die DB in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei.*
- *Ausbau des Informationsnetzwerkes zwischen der Security Organisation der DB, der Bundespolizei, den Landespolizeien und den Verkehrsverbänden/ Betreibern von Verkehrsbetrieben.*
- *Berücksichtigung der im Bundeskabinett beschlossenen Eckpunkte des KRITIS-Dachgesetzes sowie der am 16. Januar 2023 in Kraft getreten Richtlinie der Europäischen Union zur Resilienz kritischer Infrastrukturen.*
- *Nutzung und Erweiterung bestehender Gremien und Foren zum Informationsaustausch, auf nationaler und internationaler Ebene, mit der Zielrichtung der Erhöhung der Sicherheit der Kunden und Mitarbeitenden.*
- *Prüfung zusätzlicher Awarenessmaßnahmen zum Schutz der Infrastruktur.*
- *Erweiterung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten, z.B. Sicherheitsbahnhof Berlin Südkreuz, um die Kritische Infrastruktur Bahn.*“

Zur Beantwortung der Frage 10 wird aus der Stellungnahme des Konzernbevollmächtigten für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:

„Für die Deutsche Bahn AG ist Sicherheit das oberste Gebot. Dazu gehört auch der Schutz der sensiblen Infrastrukturanlagen. Die DB und die Sicherheitsbehörden arbeiten im engen Schulterschluss und sorgen für individuelle Sicherheitskonzepte. Die DB hat ein Streckennetz von rund 34.000 Kilometern – eine flächendeckende und lückenlose Überwachung ist somit nicht umsetzbar. Einige Maßnahmen, welche die Deutsche Bahn zusammen mit ihren Partnern zur Überwachung und zum Schutz ihrer Infrastruktur ergriffen hat, sind nachfolgend aufgeführt.

In Abstimmung mit der Bundespolizei setzt die DB bereits zusätzliche Sicherheitskräfte ein, um die Infrastruktur noch besser gegen Eingriffe zu schützen. Zusätzlich zu den

4.300 Sicherheitskräften der DB, die im Zusammenwirken mit 5.500 Beamten der Bundespolizei arbeiten, werden bundesweit weitere mobile Präsenz- und Präventionsstreifen der DB Sicherheit GmbH eingesetzt. Zusätzlich wurden Video-Überwachungstürme in Betrieb genommen, um potentielle Saboteure an Bahnanlagen abzuschrecken. Weiterhin wird ein neues Wärmebildkamera-System getestet, welches Strecken in bis zu 5 km Entfernung überwachen soll.“

<u>Frage 11</u>:

Wie waren die betroffenen, durchtrennten Kabel in Bochum verlegt bzw. gesichert?

Hierzu wird aus der Stellungnahme des Konzernnbevollmächtigten für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:

„*Die Kabel sind entsprechend den anerkannten Regeln der Technik und Richtlinien der Deutschen Bahn AG verlegt. Diese Richtlinien gelten für die Planung von allen Kabeltrassen im Außenbereich der DB Netz AG, unabhängig der Nutzung und Eigentumsverhältnisse. So können Kabeltrassen bspw. als Erdkabeltrasse, Rohrzugtrasse, erdverlegte Kabeltrog-/Kabelkanaltrasse, in aufgeständerten Kabelführungssystemen aus Kunststoff, als Schienenfußtrasse und in Kabelschächten ausgeführt sein.“*

<u>Frage 3</u>:

Wie beurteilt die Landesregierung den anscheinend unbeschwerten Zugang sowie Angreifbarkeit der Bahninfrastruktur?

Bei flächigen Verkehrsinfrastrukturen wie den öffentlichen Schienennetzen sind Zugangsmöglichkeiten zur Bahninfrastruktur nicht gänzlich auszuschließen.

Zudem bestehen die zur Beantwortung der Fragen 10 und 11 angeführten anerkannten Verfahren, Ausführungen und Vorschriften für die Verlegung und Sicherung von Leitungen. Diese haben auch den Sinn, im Versagens- oder Störungsfall eine zügige Schadensbeseitigung durch qualifiziertes Personal zu ermöglichen.

Daher setzen die Maßnahmen der Deutsche Bahn AG auf Konzepte zur weiteren Härtung der kritischen Infrastruktur der Schiene an.

<u>Frage 6</u>:

Wie viele Angriffe auf die Schieneninfrastruktur, den Bahnverkehr begleitende bzw. unterstützende Systeme, Gleisanlagen oder sonstige Technik wurden 2022 und 2023 in Nordrhein-Westfalen erfasst?

Zur Beantwortung der Frage wird aus der Stellungnahme des Konzernbevollmächtigten für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:

„Die Deutsche Bahn AG kann zu den angefragten Daten, die bei der Bundespolizei – beziehungsweise gegebenenfalls auch weiteren ermittelnden Stellen – erfasst werden, keine Aussagen tätigen.“

<u>Frage 7</u>:

Welche Strecken des Regionalverkehrs waren am 2. Mai 2023 besonders betroffen und wie viele Fahrten sind in Nordrhein-Westfalen am 2. Mai 2023 ausgefallen?

Zur Beantwortung der Frage wird aus der Stellungnahme des Konzernbevollmächtigten für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:

„*Durch die Eingriffe kam es zu betrieblichen Auswirkungen im Nah-, Fern- und Güterverkehr. Die Elektronischen Stellwerke (ESTW) im Bochumer Hauptbahnhof und ein Stellwerk in Bochum-Langendreher waren direkt von der Störung betroffen. Im Stellbereich dieser beiden Stellwerke liegen mehrere Eisenbahnstrecken bzw. Verbindungen. Der Halt im Bochumer Hauptbahnhof für Personenzüge musste entfallen. Zwischen den Hauptbahnhöfen Essen und Dortmund war ein Busnotverkehr eingerichtet. Der Nah-, Fern- und Güterverkehr wurde – sofern möglich – großräumig umgeleitet.*

Zur Gesamtzahl der ausgefallen Fahrten im Regionalverkehr kann die Deutsche Bahn AG keine Aussage treffen, da verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betroffen waren. Hierbei handelt es sich nicht nur um EVU des DB Konzerns (wie bspw. die DB Regio AG), sondern auch um externe EVU.“

<u>Frage 8</u>:

Wie viele Pendler und Bahnnutzer waren von der Sabotage am 2. Mai 2023 betroffen?

Zur Beantwortung der Frage wird aus der Stellungnahme des Konzernbevollmächtigten für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:

„Hierzu kann die Deutsche Bahn AG keine Aussage treffen.

Durch die Eingriffe waren Pendler:innen und Reisende verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betroffen. Hierbei handelt es sich nicht nur um EVU des DB Konzerns (wie bspw. die DB Fernverkehr AG und die DB Regio AG), sondern auch um externe EVU im Schienenpersonenverkehr.
Die Gesamtzahl der insgesamt durch den Ausfall, die Umleitung oder die Verspätung von Verkehren betroffenen Fahrgäste, lassen sich somit durch die Deutsche Bahn AG nicht beziffern.“

Frage 9

Lässt sich der Schaden infolge der Sabotage konkret beziffern (Schadenssumme der zerstörten Infrastruktur sowie angerichteter volkswirtschaftlicher Schaden)?

Zur Beantwortung der Frage wird aus der Stellungnahme des Konzernbevollmächtigten für das Land Nordrhein-Westfalen vom 5. Mai 2023 zitiert:
„Hierzu kann die Deutsche Bahn AG keine Aussage treffen.
Neben den Schäden an der Infrastruktur unseres Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) DB Netz AG und deren Aufwänden für Instandsetzung und erschwerte Betriebsführung, sind durch die Eingriffe auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) temporär in ihrer Geschäftstätigkeit eingeschränkt worden. Hierbei handelt es sich nicht nur um EVU des Deutsche Bahn Konzerns (wie bspw. DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Cargo AG), sondern auch um externe EVU im Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr. Die Aufwände, die insgesamt durch den Ausfall, die Umleitung oder die Verspätung von Verkehren entstanden sind, lassen sich somit durch die Deutsche Bahn AG nicht beziffern.
Auch zu den Kosten für die DB Konzern-EIU und -EVU kann zum heutigen Zeitpunkt noch keine valide Aussage zur tatsächlichen Schadenshöhe getroffen werden, da sich hier noch Kulanz- bzw. mögliche Schadensersatzansprüche unserer Kunden noch in Prüfung und Abwicklung befinden.“