



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
18/267**

A11

Oliver Krischer
21. Oktober 2022
Seite 1 von 1

Aktenzeichen II B 4 -
bei Antwort bitte angeben

RBD Hefer
Telefon: 0211 3843-2256
Telefax: 0211 3843-939110
peter.hefer@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Beschädigung eines Kommunikationskabels der Deutschen Bahn am
08.10.2022 in Herne**

Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.10.2022

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Beschädigung eines Kommunikationskabels der Deutschen Bahn am 08.10.2022 in Herne mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Der Bericht enthält Aussagen zu den Folgen des Vorfalls, einschließlich einer Bewertung von übergreifenden Sicherheitskonzepten, teils auch im gesamten Bereich der kritischen Infrastruktur.

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
am
26. Oktober 2022

Schriftlicher Bericht

**Beschädigung eines Kommunikationskabels der Deutschen
Bahn am 08.10.2022 in Herne**

Am Morgen des 8. Oktober 2022 fiel im norddeutschen Bereich des Schienennetzes der Deutsche Bahn AG (DB AG) das gesamte digitale Zugfunksystem (GSM-R, Global System for Mobile Communications - Rail) aus mit der Folge, dass der Zugverkehr für die Dauer des Ausfalls eingestellt werden musste.

Bis in die darauf folgende Nacht konnte der Zugfunk wieder in Betrieb genommen und der in Richtung Norden bis nach Nordrhein-Westfalen gestaute Zugverkehr sukzessive wieder aufgenommen werden.

Der Ausfall wird auf mutwillige Beschädigungen von Unbekannt an zwei Lichtwellenleiterkabeln im Bereich von Berlin-Hohenschönhausen und bei Herne zurückgeführt, über die auch der digitale Zugfunk erfolgt, mit dem unter anderem Lokführer und Leitstellen miteinander kommunizieren. Die betroffenen, durchtrennten Kabel in Herne waren gemäß Auskunft der DB AG gemäß den gültigen anerkannten Regeln der Technik verlegt. Die DB AG führt aus: „Vergleichbare Kabelkanäle und Kabeltröge finden sich im gesamten Streckennetz der Deutschen Bahn AG und dienen zur Aufnahme und Führung von Kabeln für unterschiedlichste Anwendungsfälle bei der Deutschen Bahn. Mit Blick auf die technische Verfügbarkeit, vor allem der redundanten Systeme, werden bestehende Systeme nochmals überprüft. Ziel ist, weitere zusätzliche Redundanzen im Netz aufzubauen. Durch die Nutzung freier Kapazitäten im bestehenden Kabelnetz und einer etwaigen Neuverlegung von weiteren Kabeln, soll das System angriffssicherer werden“.

Auskünfte zum Stand eines laufenden Ermittlungsverfahrens unterliegen grundsätzlich dem Auskunftsvorbehalt der sachleitenden Staatsanwaltschaft bzw. der justiziellen Behörden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Generalbundesanwalt beim Bundesgerichtshof (Generalbundesanwalt beim BGH) am 13.10.2022 das Ermittlungsverfahren übernommen hat. Mit den polizeilichen Ermittlungen ist nun das Bundeskriminalamt (BKA) beauftragt.

Der Generalbundesanwalt hat dem Ministerium der Justiz mitgeteilt, dass sich eine Aufteilung der Ermittlungen in zeitlich vor und nach der Übernahme liegende Teile verbiete und das Verfahren in Gänze in den Zuständigkeitsbereich des Generalbundesanwalts übergegangen sei.

Ergänzend hat der Generalbundesanwalt mitgeteilt, dass für den Fall einer Erörterung der bislang gewonnenen Erkenntnisse in den Ausschüssen des Landtags eine Gefährdung des Untersuchungserfolgs nicht auszuschließen sei.

Mit Blick auf den vollständigen Übergang der Zuständigkeit auf den Generalbundesanwalt sieht die Landesregierung von weiteren Ausführungen zu dem Stand der Ermittlungen ab.

Der Landesregierung obliegt bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit Strecken und Betriebsanlagen der Deutsche Bahn AG (DB AG) keine originäre Aufsichts- und Genehmigungszuständigkeit, vielmehr liegt diese gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes beim Bund. Daher ist der Landesregierung ein unmittelbarer Einfluss auf die Entscheidungsfindung bei der DB AG bezüglich des Betriebes und der Vorhaltung ihrer Streckeninfrastruktur verwehrt.

Zudem ist ihr eine abschließende Bewertung von Sachverhalten, die den Zuständigkeitsbereich der Deutsche Bahn AG betreffen und zu denen die Landesregierung über keine eigenen Kenntnisse verfügt, nicht möglich.

Dies gilt auch hinsichtlich Maßgaben in Bezug auf den Schutz kritischer Infrastrukturen des Verkehrs- und des Logistikbereiches, für die der Bund im Rahmen seiner Kompetenz Regelungen getroffen hat.

Zu den konkreten Auswirkungen auf den Betrieb weist die DB AG darauf hin, dass es der Deutschen Bahn sehr schnell gelungen sei, auf den Sabotageschaden zu reagieren und den Betrieb wieder anzufahren. Zwischen dem Ausfall des Systems um circa 6:30 Uhr und der Reparatur seien nur drei Stunden vergangen. Der Betrieb habe gegen 9:30 Uhr wieder schrittweise aufgenommen werden können, was die schnellen Reaktionszeiten der DB zeige. Konkret führt die DB AG aus:

„Vom Ausfall des Bahnfunknetzes war überwiegend die Region Nord, also die Länder Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein betroffen. Durch die Kabelbeschädigung in Herne kam es allerdings auch im Ruhrgebiet zu Beeinträchtigungen auf den Strecken

- Dortmund Hbf – Castrop-Rauxel Hbf – Herne – Wanne-Eickel Hbf,
- Dortmund Hbf – Castrop-Rauxel Süd – Herne,
- Herne – Gelsenkirchen-Bismarck,
- Herne – Herne-Rottbruch – Abzweig Baukau,
- Bochum Hbf – Bochum-Riemke – Herne-Rottbruch – Herne.

Aufgrund der Beeinträchtigungen auf den oben genannten Strecken mussten Züge komplett oder auf Teilabschnitten ausfallen, wurden verspätet oder mussten umgeleitet werden.“

Gemäß Bericht der drei zuständigen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) kam es zu folgenden Auswirkungen im Betrieb:

Angaben für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und die Nahverkehr Rheinland GmbH (letztere lediglich mit dem RE6 betroffen):

- Linie RE2 (Düsseldorf – Osnabrück): 12 Teilausfälle auf unterschiedlichen Abschnitten, 1 Komplettausfall
- Linie RE3 (Düsseldorf – Hamm): 2 Ausfälle auf dem Abschnitt Düsseldorf – Dortmund und 1 Ausfall Wanne-Eickel – Dortmund und 22 Umleitungen über Essen Hbf
- Linie RE6 (RRX) (Köln Hbf – Minden (Westf.)): 10 Teilausfälle zwischen Gütersloh Hbf und Minden Hbf sowie zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf Hbf
- Linie RB32 (Duisburg – Dortmund): 27 Teilausfälle auf verschiedenen Streckenabschnitten
- Linie RB43 (Dortmund – Dorsten): 33 Teilausfälle zwischen Wanne-Eickel Hbf und Dortmund sowie zwischen Herne Börnig und Dorsten Hbf
- Linie RB46 (Bochum – Gelsenkirchen): 38 Komplettausfälle auf ganzer Linie
- Linie S2 (Essen/Recklinghausen – Dortmund): 70 Teilausfälle auf verschiedenen Streckenabschnitten

Angaben für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe:

- Linie RE7 (Rheine – Krefeld Hbf): Ausfälle zwischen Rheine und Münster (Westf) Hbf, 2 Fahrten betroffen
- Linie RE15 (Münster Hbf – Emden): Ausfälle zwischen Rheine und Münster (Westf) Hbf, 7 Fahrten betroffen
- Linie RE60 (Rheine – Braunschweig Hbf): Ausfälle zwischen Rheine und Minden, 4 Fahrten betroffen
- Linie RE70 (Bielefeld Hbf – Braunschweig Hbf): Ausfälle zwischen Bielefeld Hbf und Minden, 3 Fahrten betroffen
- Linie RE78 (Bielefeld Hbf – Nienburg (Weser)): Ausfälle zwischen Bielefeld Hbf und Nienburg (Weser), 4 Fahrten betroffen
- Linie RB61 (Bielefeld Hbf – Hengelo): Ausfälle zwischen Bielefeld Hbf und Rheine, 9 Fahrten betroffen
- Linie RB65 (Rheine – Münster Hbf): Ausfälle zwischen Rheine und Greven, 2 Fahrten betroffen
- Linie RB66 (Münster Hbf – Osnabrück Hbf): Ausfälle zwischen Münster Hbf und Osnabrück Hbf, 4 Fahrten betroffen
- Linie RB71 (Bielefeld Hbf – Rahden): Ausfälle zwischen Bielefeld Hbf und Bünde (Westf), 5 Fahrten betroffen
- Linie RB77 (Bünde (Westf) – Hildesheim Hbf): Ausfälle zwischen Löhne (Westf) und Hildesheim Hbf, 9 Fahrten betroffen
- Linie RB84 (Paderborn Hbf – Kreiensen): Ausfälle zwischen Paderborn Hbf und Kreiensen, 8 Fahrten betroffen
- Linie RB85 (Höxter-Ottbergen – Göttingen): Ausfälle zwischen Höxter-Ottbergen und Göttingen, 4 Fahrten betroffen
- Linie S1 (Minden (Westf) – Hannover Hbf): Ausfälle zwischen Minden und Hannover, 10 Fahrten betroffen
- Linie S5 (Paderborn Hbf – Hannover-Flughafen): Ausfälle zwischen Paderborn Hbf und Hannover-Flughafen, 7 Fahrten betroffen

Spezifische Informationen dazu, wie viele Angriffe dezidiert auf die Schieneninfrastruktur, den Bahnverkehr begleitende bzw. unterstützende Systeme, Gleisanlagen oder sonstige Technik in den vergangenen Jahren 2010 bis 2022 in Nordrhein-Westfalen erfasst wurden, liegen der Landesregierung nicht vor. Diese unterfallen der Zuständigkeit der Bundespolizei.

Die nachfolgenden Auswertungen sind auf Basis des Kriminalpolizeilichen Meldedienstes in Fällen Politisch motivierter Kriminalität (KPMD-PMK) für Nordrhein-Westfalen erfolgt. Der KPMD-PMK liefert als Verlaufsstatistik zeitnah eine detaillierte Übersicht über das polizeilich relevante Geschehen im Bereich der PMK.

Da es sich bei den Fallzahlen für 2022 um das andauernde Auswertejahr handelt sei darauf verwiesen, dass die Fallzahlen für 2022 als vorläufig zu betrachten sind.

Eine automatisierte Auswertung im KPMD-PMK ist im Hinblick auf die Fragestellung nicht möglich.

Eine Sichtung der Jahre 2010 bis 2018 unter Beachtung von auswerterelevanten Parametern im Sachzusammenhang ergab insgesamt 855 Vorgänge, die auf eine tatsächliche Relevanz zur Fragestellung im Sabotagezusammenhang noch im Rahmen einer Einzelfallsichtung zu prüfen wären. Dies ist innerhalb der gegebenen Frist und mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

Mit der Einführung des Angriffszielkataloges im KPMD-PMK ab dem 01.01.2019 ist es möglich, die Anzahl der auf Relevanz zu prüfenden Vorgänge deutlich zu minimieren. Unter Auswertung der Unterbegriffe „Datennetz/IT-Systeme“, „Verkehrsbetrieb“ und „Verkehrseinrichtung“ wurden seit dem 01.01.2019 bis zum 14.10.2022 insgesamt 30 Vorgänge erfasst. Darin ist auch der Ausgangssachverhalt in Herne eingeschlossen. Eine durchgeführte Einzelfallauswertung der weiteren 29 Vorgänge ergab weitere vier und damit insgesamt fünf Vorgänge, die eine Relevanz im Sinne der Fragestellung aufweisen.

Außerhalb des KPMD-PMK wurde ergänzend eine Auswertung der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) angefragt. Auch hier ist eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellung nicht möglich.

Eine Auswertung aller Straftaten in Bezug auf Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr ergab für die Jahre 2010 bis Juli 2022 insgesamt 8115 Vorgänge.

Alle diese Vorgänge wären auf eine tatsächliche Relevanz zur Fragestellung im Sabotagezusammenhang im Rahmen einer Einzelfallsichtung zu prüfen. Auch dies ist innerhalb der gegebenen Frist und mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

Bei Überlegungen zu einem gemeinsamen Sicherheitskonzept mit der Deutschen Bahn ist sowohl die Komplexität der Materie als auch die Vielfalt der berührten Zuständigkeiten (Bundeszuständigkeit für die Schieneninfrastruktur, ordnungs- und polizeirechtliche Zuständigkeiten sowohl auf Landes- wie Bundesebene) zu berücksichtigen. Dies wird auch aus den diesbezüglichen Ausführungen der DB AG zu der Thematik deutlich:

„Für die Deutsche Bahn ist Sicherheit das oberste Gebot. Dazu gehört auch der Schutz der sensiblen Infrastrukturanlagen wie Gleise, Bahnhöfe, Weichen, Signale, Telekommunikationsanlagen, Brücken, Tunnel oder Umschlag-, Rangier- und Abstellanlagen. 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 damit nicht umsetzbar. Deutsche Bahn und Bundespolizei werden aber 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 Deutscher Bahn und Bundespolizei genutzt und um weitere Themen zur kritischen Infrastruktur ergänzt. Kurzfristig werden zwischen der DB-Konzernsicherheit, Spezialisten der DB Netz AG und der Bundespolizei die nächsten Schritte besprochen.“

Zum Schutz der kritischen Infrastruktur teilt die DB AG mit, dass dieser unter ständiger Betrachtung des Business Continuity Management (BCM) sei; auch eine Betrachtung der Risiken eines Blackouts erfolge unter Gesichtspunkten des BCM.

Bereits durch die bundesweite Rahmenkonzeption „Umsetzung der Handlungsempfehlungen zur Aufklärung und Beratung von Betreibern des Öffentlichen Personennahverkehrs zur Früherkennung geplanter Anschläge“ (aus dem Jahr 2005, zuletzt evaluiert 2015) wird dem Phänomen von Anschlägen und Anschlagversuchen auf Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen konzeptionell entgegengetreten. Der Rahmenkonzeption wurde zugrunde gelegt, dass im Bund und in den Ländern zwischen den Polizeien und den Betreibern des ÖPV umfangreiche und intensive Kooperationen bestehen, sowohl im Rahmen der regelmäßigen Aufgabenwahrnehmung als auch bei besonderen Anlässen. Wesentliche Bereiche dieser Zusammenarbeit sind insbesondere der regelmäßige und anlassbezogene Informationsaustausch, die Koordinierung/Abstimmung von Einsatzmaßnahmen, die Aus- und Fortbildung, die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie kriminalpräventive Maßnahmen. Insofern gibt die genannte Konzeption einen Rahmen vor, der ggf. auch bereits vorhandene und praktizierte Prozesse und Aufgaben enthält.

Im Kern handelt es sich um eine Aufklärungs- und Beratungsinitiative gegenüber den Betreibern des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs, die diese in die Lage versetzen soll, zunächst ihr eigenes Personal und in der Folge die Nutzer und Besucher für mögliche tatbezogene Geschehensabläufe und täterrelevante Verhaltensweisen zu sensibilisieren. Im Zentrum der Betrachtung stehen sowohl eine Sensibilisierungskampagne „Aufmerksam unterwegs!“ als auch 16 Handlungsempfehlungen für die Betreiber von Verkehrsunternehmen. Es handelt sich somit um Möglichkeiten einer weiteren, noch intensiveren Aufklärung und Beratung der Verkehrsbetreiber zur verbesserten Früherkennung geplanter Anschläge auf Einrichtungen des ÖPV im Zusammenwirken von Polizeien und Verkehrsbetreibern.

Exemplarisch handelt es sich bei den Handlungsempfehlungen um:

- Überprüfung und Festlegung von Informationswegen zwischen den Polizeien und den Betreibern von Verkehrsbetrieben für den ereignisbezogenen Informationsaustausch
- Etablierung bzw. Fortführung von gemeinsamen Gremien/Foren der Polizeien und der Verkehrsverbände/Betreiber von Verkehrsbetrieben zur Verhütung und Früherkennung von Anschlägen
- Festlegung und Kategorisierung gefährdeter ÖPV-Anlagen (z. B. Verkehrsstationen, Strecken, Fahrzeuge) durch die Polizeien unter Beteiligung der Betreiber der Verkehrsbetriebe auf örtlicher Ebene an Hand einheitlicher Bewertungskriterien
- Einbindung der Polizeien in die Planung der Infrastruktur von Verkehrsbetreibern

Die Befassung der Kreispolizeibehörden sowie der Umsetzungsstand der Handlungsempfehlungen durch die Polizei gemeinsam mit den Verkehrsbetreibern werden regelmäßig durch das Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste überprüft.

Dem Akzent auf Bundeszuständigkeit entspricht zudem die neue Stabsstelle für Infrastruktursicherheit auf Bundesebene, die im Bundesverkehrsministerium nach Beschädigung der Kabel eingerichtet wurde. Ziel sei es, die Abteilungen des Bundesverkehrsministeriums sowie den nachgeordneten Behörden mit ihren bestehenden Sicherheitsmechanismen und Kompetenzen besser zu vernetzen. Die durch den Bund und damit auf Ebene des DB AG-Eigentümers erfolgte Einrichtung der genannten Stabsstelle für Infrastruktursicherheit mit dem Ziel, auf bundesbehördlicher Ebene bestehende Sicherheitsmechanismen und Kompetenzen besser zu vernetzen, wird aus Sicht des MUNV ausdrücklich begrüßt. Dies auch vor dem erklärten Hintergrund, dass neue Entwicklungen und Innovationen Herausforderungen für die Sicherheit mit sich bringen können, für die gleichzeitig eine Sicherheitsvorsorge geschaffen werden muss. Einer Gefahr für vergleichbare Angriffe auf kritische Infrastruktur im Bereich des Schienenverkehrs wird damit, in Kombination mit den dargelegten Maßnahmen der DB AG, entgegengesteuert. Das MUNV begrüßt ferner die in der Medienberichterstattung verlautbarten Pläne von Bundesinnenministerin Nancy Faeser, dass Bund und Deutsche Bahn bis 2024

180 Millionen Euro investieren, die Zahl der Kameras auf 11 000 erhöhen wollen und an besonders neuralgischen Punkten sowie bei konkreten Gefährdungshinweisen notwendige Schutzmaßnahmen ergreifen.

Seit dem Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine am 24.02.2022 besteht ein erhöhtes Risiko von staatlichen (Cyber-) Angriffen zum Zwecke der Sabotage, Spionage, Einflussnahme und Desinformation. Entsprechende Warnungen des Verfassungsschutzverbundes wie auch seitens des BSI bestehen daher seit Beginn des Angriffskriegs. Der Verfassungsschutz steht weiterhin mit Organisationen und Einrichtungen im Bereich der Kritischen Infrastrukturen (KRITIS) in Verbindung und stellt diesen technische Parameter zur Erkennung von Cyberangriffen ausländischer Nachrichtendienste zur Verfügung. Darüber hinaus sensibilisiert der Verfassungsschutz fortwährend bedrohte Einrichtungen und Institutionen.

Ergänzend aus aktueller phänomenspezifischer Sicht der politisch motivierten Kriminalität sowie unter Berücksichtigung einer fachlichen Expertise des Cybercrime-Kompetenzzentrums des Landeskriminalamtes Nordrhein-Westfalen (LKA NRW) kann für die Phänomenbereiche der Politisch motivierten Kriminalität (PMK) derzeit konstatiert werden, dass unverändert eine erhöhte abstrakte Gefahr für Angriffe auf die KRITIS in den Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) besteht.

Mit denkbaren Störungen und Angriffen auf KRITIS, insbesondere der Verkehrssysteme in Nordrhein-Westfalen, kann mitunter symbolträchtige und mediale Aufmerksamkeit in vulnerablen Bereichen erreicht werden, weil weite Bevölkerungsteile betroffen wären. Tathandlungen in diesem Kontext wären insbesondere für Einzeltäter oder Kleinstgruppen besonders attraktiv.

In der Vergangenheit richteten sich insbesondere linksextremistische Sabotageakte wiederholt auch gegen Infrastruktureinrichtungen (Bahn, Strom, Telekommunikation), unter anderem mit dem Ziel, die Funktionsfähigkeit des „kapitalistischen Alltags“ zu

beeinträchtigen. Hier muss weiterhin mit Mobilisierungen, Veranstaltungen und rechtswidrigen Aktionen wie insbesondere Besetzungen und Blockaden gegen den Rüstungs- sowie Energiesektor und denen zugehörigen Strukturen und Institutionen gerechnet werden.

Im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine kam es bisher in Einzelfällen zu gefährlichen Eingriffen in den Straßen-/ Bahnverkehr. Allgemein ist festzuhalten, dass auch der ÖPNV potenzielles Angriffsziel von Agitatoren ist, die aus einer ausländischen Ideologie heraus oder zu Gunsten ausländischer Interessen die Sicherheitslage in Nordrhein-Westfalen zu destabilisieren versuchen.

Die erhöhte abstrakte Gefährdungslage für Deutschland durch Cyberangriffe und zunehmende staatlich gesteuerte Desinformationsaktivitäten durch ausländische Akteure besteht weiterhin. Hierbei sind vor allem Cybersabotagen und -aktivitäten zum Nachteil von Sicherheitsbehörden oder der KRITIS in Betracht zu ziehen.

Abschließend ist anzumerken, dass KRITIS grundsätzlich einer abstrakten Gefährdung unterliegen, welche sich u. a. durch den aktuellen Angriff auf die Nord Stream Pipelines sowie dem möglichen Sabotageakt zum Nachteil der Deutschen Bahn AG vom 08.10.2022 in Herne und Berlin konkretisiert hat. Künftig sind weitere Angriffe gegen solche Einrichtungen in Betracht zu ziehen.

Der Schutz sensibler Objekte und Anlagen, insbesondere solcher, die zur KRITIS gehören, obliegt in erster Linie den Betreiberinnen und Betreibern. Dafür kommen bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen in Betracht.

Die Bewertung, welche Objekte oder Anlagen im Hinblick auf Anschläge oder Sabotage besonders vulnerabel sind und wie sie gesichert werden können, liegt ebenfalls in der Verantwortung der Betreiberinnen und Betreiber.

In den Aufgabenkreis der Landesregierung fallen jedoch Sicherheitsüberprüfungen zum Zweck des vorbeugenden personellen Sabotageschutzes nach dem Sicherheitsüberprüfungsgesetz Nordrhein-Westfalen (SÜG NRW). Darüber hinaus dienen Zuverlässigkeitsüberprüfungen, z.B. nach dem Atomgesetz oder dem Luftsicherheitsgesetz ebenfalls dem personellen Sabotageschutz. Bei diesen Überprüfungen wirkt die Verfassungsschutzbehörde mit.

Den Regelungen des personellen Sabotageschutzes unterfallen ausschließlich KRITIS des öffentlichen Bereiches, soweit sie durch die jeweils zuständigen Ressorts der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern als lebens- oder verteidigungswichtige Einrichtungen bestimmt sind. Dazu gehören z.B. die Rechenzentren der Landesverwaltung oder auch Justizvollzugsanstalten. Diese sicherheitsempfindlichen Stellen unterliegen dem Verschlusssachenschutz.

Der personelle Sabotageschutz im nichtöffentlichen Bereich ist aufgrund bundesrechtlicher Regelungen dem Bund zugewiesen. Diese Regelungen sind abschließend, so dass für die Länder kein eigener Spielraum bleibt.

Hinsichtlich des Bereiches der Stadt- und Straßenbahnnetze ist zu berücksichtigen, dass diese in Nordrhein-Westfalen nicht mit dem zusammenhängenden Netz der DB AG zu vergleichen sind, da sie fast ausnahmslos als räumlich abgegrenzte Netze geführt werden. Dies dürfte zum einen einem NRW-weiten Ansatz für ein gemeinsames Sicherheitskonzept entgegenstehen. Zum anderen wären in solchen Fällen bei potentiellen Anschlägen lokale Infrastrukturen betroffen, die in der Regel schnell wiederhergestellt werden können oder für die auch kurzfristig Bus-ersatzverkehre zur Verfügung stehen.

Zur Einschätzung der Gefahren für vergleichbare Angriffe auf kritische Infrastruktur im Bereich des Luftverkehrs ist Folgendes anzumerken:

Die Sicherheit im Luftverkehr – sowohl „safety“ als auch „security“ – ist seit Jahren im Fokus der Luftsicherheitsbehörden, der Bundespolizei, der Luftverkehrsgesellschaften, sämtlicher Flughäfen und weiterer Nutzer. Die Flughäfen und Nutzer unterliegen besonderen, sehr speziellen und detaillierten Regelwerken zur Sicherheit, deren Einhaltung und Beachtung regelmäßig von europäischen und nationalen Behörden auditert wird.

Darüber hinaus gelten die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn als Betreiber Kritischer Infrastrukturen im Sinne der §§ 2 Absatz 10, 8a des Gesetzes über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI-Gesetz - BSIG). Nach der Verordnung zur Bestimmung Kritischer Infrastrukturen nach dem BSI-Gesetz (BSI-Kritisverordnung - BSI-KritisV) sind im Sektor Transport und Verkehr (§ 8 Absatz 3 BSI-KritisV) (3) solche Anlagen oder Teile davon Kritische Infrastrukturen, die den in Anhang 7 Teil 3 Spalte B genannten Kategorien zuzuordnen sind und den Schwellenwert nach Anhang 7 Teil 3 Spalte D erreichen oder überschreiten. Bezogen auf Nordrhein-Westfalen trifft dies im Hinblick auf das Bemessungskriterium "Anzahl der Passagiere/Jahr" auf den Flughafen Düsseldorf zu, der den Schwellenwert von 20.000.000 Fluggästen überschreitet. Bezogen auf das Kriterium "Gütermenge in Tonnen/Jahr" trifft dies zudem auf den Flughafen Köln/Bonn zu, der den Schwellenwert von 750.000 Tonnen überschreitet. Überdies ist der Flughafen Köln/Bonn auch als Elektrizitätsversorger als „kritische Infrastruktur“ klassifiziert. Vor diesem Hintergrund sind sie insbesondere verpflichtet, angemessene organisatorische und technische Vorkehrungen zur Vermeidung von Störungen der Verfügbarkeit, Integrität, Authentizität und Vertraulichkeit ihrer informationstechnischen Systeme, Komponenten oder Prozesse zu treffen, die für die Funktionsfähigkeit der von ihnen betriebenen Kritischen Infrastrukturen maßgeblich sind.

Vor diesem Hintergrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der bereits bestehenden Pläne zur Gefahrenabwehr besteht kein Anlass zur Erarbeitung weiterer Schutzkonzepte.

Für den Bereich Schiffsverkehr bezieht sich die Landeszuständigkeit für die Sicherheit kritischer Infrastrukturen im Wesentlichen auf den Bereich Hafensicherheit.

Der Hafensicherheit in NRW obliegt die Umsetzung des SOLAS-Übereinkommens (SOLAS: International Convention for the Safety of life at sea), Kapitel XI-2 mit dem ISPS-Code (International Ship and Port Security Code), bezogen auf Hafenanlagen in NRW.

Hierbei handelt es sich um besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt zum Schutz vor terroristischen Übergriffen. Betroffen sind Hafenanlagen, an denen Schiffe in internationaler Fahrt abgefertigt werden.

Die Hafensicherheitsbehörde legt im Einvernehmen mit der zuständigen Polizeibehörde auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden polizeilichen und verfassungsschutzbehördlichen Informationen sowie sonstiger Erkenntnisse über die Gefährdung der Sicherheit von Häfen und Hafenanlagen oder einlaufenden Schiffen die geltenden Gefahrenstufen für die Häfen oder Teilbereiche der Häfen sowie für die Hafenanlagen fest.

Der Hafenbetreiber erstellt zudem auf der Grundlage einer Risikobewertung einen Plan zur Gefahrenabwehr, der von der Hafensicherheitsbehörde genehmigt werden muss.

Es besteht daher ein gemeinsames Sicherheitskonzept von Hafenbetreibern und Sicherheitsbehörden.

Die gestellten Fragen

1. Die Landesregierung wird gebeten in einem gesonderten schriftlichen Bericht mitzuteilen, wie sie die Gefahren für vergleichbare Angriffe auf kritische Infrastruktur im Bereich des ÖPNV und SPNV, der Verkehrszentralen des Landes oder der Kommunen oder im Bereich des Luft- bzw. Schiffverkehrs einschätzt.
2. Weiter wird die Landesregierung gebeten zu berichten, ob sie dieses Ereignis zum Anlass nimmt, um ein gemeinsames Sicherheitskonzept mit der Deutschen Bahn,

der ÖPNV-Unternehmenslandschaft in NRW sowie den Sicherheitsbehörden zu erarbeiten?

3. Letztlich wird die Landesregierung gebeten mitzuteilen, ob sie einen Überblick hat, wo etwaige potentielle Anschlagziele in NRW liegen und wie deren Schutz gewährleistet wird bzw. ob technische Sicherungen vorgeschrieben sind.
4. Wie ist der Stand der Ermittlungen im Fall der Sabotage in Herne?
5. Welche Stellen ermitteln im Fall der Sabotage in Herne?
6. Wie beurteilt die Landesregierung den anscheinend unbeschwerten Zugang sowie Angreifbarkeit der Bahninfrastruktur?
7. Wie wird die zur kritischen Infrastruktur gehörende digitale Leit- und Sicherungstechnik der Deutschen Bahn - auch in Hinblick auf einen möglichen Blackout - zukünftig besser geschützt werden?
8. In welchem Umfang ist die Bahn bereits mit Stand vom 09. Oktober 2022 auf einen möglichen (mehrtägigen) Blackout vorbereitet?
9. Wie viele Angriffe auf die Schieneninfrastruktur, den Bahnverkehr begleitende bzw. unterstützende Systeme, Gleisanlagen oder sonstige Technik wurden in den vergangenen Jahren 2010 bis 2022 in Nordrhein-Westfalen erfasst?
10. Welche Strecken des Regionalverkehrs waren am 08. Oktober 2022 besonders betroffen und wie viele Fahrten sind in NRW am 08.10.2022 ausgefallen?
11. Welche sofortigen Anstrengungen unternahmen die Deutsche Bahn und ggf. die Verkehrsverbände/-unternehmen, um einen kurzfristigen, weiteren Angriff zu verhindern?
12. Wie waren die betroffenen, durchtrennten Kabel in Herne verlegt bzw. gesichert?

sind mit dem hier vorliegenden Bericht beantwortet.