

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Bundesministerium des Innern
Referat ZV 4 - Schutz kritischer Infrastrukturen
Alt-Moabit 140
10557 Berlin

- ausschließlich per Mail an ZV4@bmi.bund.de -

Berlin, 15. Juni 2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen nach dem KRITIS-Dachgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen das Ziel der Bundesregierung, die Resilienz kritischer Infrastrukturen zu stärken und die Vorgaben des KRITIS-Dachgesetzes umzusetzen. Aus Sicht des Schienengüterverkehrs bestehen jedoch im Bereich Schienengüterverkehr erhebliche Anpassungsbedarfe, um eine sachgerechte und verhältnismäßige Abgrenzung tatsächlich kritischer Anlagen sicherzustellen. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf „**Teil 3 Anlagenkategorien und Schwellenwerte**“:

1.2.3	Leitzentrale der Eisenbahn	Disponierte Transportleistung (Personenverkehr) in Zugkilometer/Jahr pro Netz/Teilnetz oder	8 200 000
		disponierte Transportleistung (Güterverkehr) in Tonnenkilometer/Jahr	730 000 000
1.2.4	Serviceeinrichtung	Zweckbestimmung	Serviceeinrichtungen, die für den Fernverkehr (einschließlich Personen- und Güterverkehr) relevant sind

1. Schwellenwert für Leitzentralen von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Entwurf sieht vor, Leitzentralen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bereits ab einer disponierten Transportleistung im Güterverkehr von 730 Mio. Tonnenkilometern pro Jahr als kritische Anlage einzustufen.

Dieser Schwellenwert erscheint aus Sicht des Schienengüterverkehrs zu niedrig und bildet die tatsächliche gesamtwirtschaftliche Kritikalität eines EVU nicht angemessen ab.

2024 betrug die Gesamtverkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr 134 Mrd. Tonnenkilometer. 730 Mio. Tonnenkilometer entsprechen folglich einem Marktanteil im Schienengüterverkehr von nur 0,5 Prozent.

Die vorgesehene Schwelle würde dazu führen, dass zahlreiche mittelständische Güterbahnen in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, obwohl deren Ausfall keine erhebliche Beeinträchtigung der Versorgung der Allgemeinheit verursachen würde. Der Schienengüterverkehr ist durch über 300 Marktteilnehmer geprägt, sodass Ausfälle einzelner EVU grundsätzlich nicht mit dem Ausfall einer kritischen Infrastruktur von gesamtstaatlicher Bedeutung gleichzusetzen sind.

Die Einstufung als kritische Anlage ist mit erheblichen organisatorischen, personellen, technischen und finanziellen Belastungen verbunden. Neben umfangreichen Anforderungen an die Informationssicherheit entstehen zusätzliche Aufwendungen für physische Schutzmaßnahmen, Notfallvorsorge, Dokumentations- und Nachweispflichten sowie regelmäßige Prüfungen.

Wir empfehlen daher, **den Schwellenwert für Leitzentralen von EVU um das 10- bis 20-fache anzuheben** oder ergänzende Kriterien der tatsächlichen Systemrelevanz einzuführen. Die Erfassung sollte auf solche Unternehmen beschränkt bleiben, deren Ausfall tatsächlich erhebliche Auswirkungen auf die nationale Versorgungssicherheit entfalten kann.

2. Ablehnung der Einbeziehung von Serviceeinrichtungen

Wir lehnen die neu vorgesehene pauschale Einbeziehung von Serviceeinrichtungen in den Anwendungsbereich der KRITIS-Verordnung ab.

Der Entwurf stellt für die Einstufung einer Serviceeinrichtung als kritische Anlage allein darauf ab, ob diese für den Fernverkehr – einschließlich des Güterverkehrs – relevant ist. Dieses Kriterium ist aus Sicht der Branche zu unbestimmt und nicht geeignet, eine sachgerechte Abgrenzung tatsächlich kritischer Anlagen vorzunehmen.

Der Begriff der „Relevanz“ bleibt im Entwurf undefiniert und eröffnet erhebliche Auslegungsspielräume. Praktisch kann bereits eine sehr kleine Serviceeinrichtung dem Fernverkehr dienen. Dies gilt beispielsweise für einzelne Abstellgleise, kleinere Umschlaganlagen, Gleisanschlüsse oder regionale Serviceeinrichtungen, die von Fernverkehrs- oder Güterverkehrsunternehmen genutzt werden. Eine solche Nutzung begründet jedoch keine gesamtgesellschaftliche Kritikalität.

Die vorgesehene Regelung würde dazu führen, dass potenziell eine Vielzahl von Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs unabhängig von ihrer tatsächlichen Bedeutung für die Versorgungssicherheit Deutschlands in den Anwendungsbereich der KRITIS-Regulierung einbezogen werden könnte. Dies stünde nicht im Einklang mit dem

Grundgedanken des KRITIS-Dachgesetzes, wonach nur solche Anlagen erfasst werden sollen, deren Ausfall erhebliche Auswirkungen auf die Erbringung kritischer Dienstleistungen hätte.

Wir empfehlen daher, die Anlagenkategorie „Serviceeinrichtung“ aus dem Anwendungsbereich der KRITIS-Verordnung zu streichen. Hilfsweise wären zumindest klare und belastbare quantitative Schwellenwerte vorzusehen, die sicherstellen, dass ausschließlich tatsächlich systemrelevante Einrichtungen erfasst werden.

3. Wahrung der Verhältnismäßigkeit

Die vorgesehene Ausweitung des KRITIS-Regimes auf zusätzliche EVU und Serviceeinrichtungen hätte erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen auf die Branche.

Besonders betroffen wären mittelständische Güterbahnen sowie Betreiber regionaler Logistik- und Umschlageneinrichtungen. Die mit einer KRITIS-Einstufung verbundenen Investitionen in IT-Sicherheit, physische Schutzmaßnahmen, Compliance-Strukturen und Personal würden erhebliche finanzielle Ressourcen binden, ohne dass hierdurch in jedem Fall ein entsprechender Zugewinn an gesamtgesellschaftlicher Resilienz erreicht wird.

Aus unserer Sicht sollte die Verordnung daher konsequent dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit folgen und sich auf solche Anlagen konzentrieren, deren Ausfall tatsächlich eine erhebliche Beeinträchtigung kritischer Dienstleistungen für die Allgemeinheit verursachen kann.

Wir stehen für einen vertieften fachlichen Austausch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Neele Wesseln
Geschäftsführerin