VDA | Verband der Automobilindustrie

Stellungnahme

KRITIS Dachgesetz

Stärkung der Resilienz

1. Einführung

Mit dem Referentenentwurf des KRITIS-Dachgesetzes vom 27. August 2025 setzt das Bundesministerium des Innern die Richtlinie (EU) 2022/2557 („CER-Richtlinie“) in nationales Recht um. Ziel ist die Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen in zehn Sektoren durch einheitliche Mindestverpflichtungen und sektorenübergreifende Maßnahmen.

Der VDA begrüßt zwar grundsätzlich die Zielsetzung, sieht jedoch erheblichen Anpassungsbedarf hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit, der Schnittstellen zu bestehenden Regelungen und der wirtschaftlichen Belastung für Unternehmen. Die Automobilindustrie ist vom KRITIS-Dachgesetz in mehrfacher Hinsicht betroffen, sowohl indirekt durch ihre starke Abhängigkeit von kritischen Infrastrukturen als auch potenziell direkt, wenn einzelne Unternehmen als Betreiber kritischer Anlagen eingestuft werden. Als hochgradig vernetzte Branche ist die Automobilindustrie auf die kontinuierliche Verfügbarkeit von Energie, Transportwegen, IT- und Telekommunikationsdiensten sowie weiteren Versorgungsleistungen angewiesen. Der Referentenentwurf des Gesetzes betont ausdrücklich die Gefahr von Kaskadeneffekten bei Störungen in einem Sektor, die sich auf andere Sektoren auswirken können – ein Szenario, das für die Automobilindustrie mit ihren komplexen, globalen Lieferketten besonders relevant ist. Störungen in der Stromversorgung, der Logistik oder der digitalen Infrastruktur können unmittelbare Produktionsausfälle, Lieferverzögerungen und wirtschaftliche Schäden verursachen.

Darüber hinaus kann die Automobilindustrie auch direkt in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen, wenn Unternehmen etwa eigene Energieerzeugungsanlagen betreiben, überregionale Logistikzentren unterhalten oder IT-Infrastrukturen für vernetzte Mobilitätsdienste bereitstellen. In solchen Fällen kann ein Unternehmen als Betreiber einer „kritischen Anlage“ im Sinne des Gesetzes eingestuft werden, insbesondere wenn es über 500.000 Personen versorgt oder andere Kriterien erfüllt. Damit verbunden sind umfangreiche Pflichten wie die Registrierung bei einer zentralen Plattform, die Durchführung regelmäßiger Risikoanalysen, die Erstellung von Resilienzplänen, die Vorlage von Nachweisen und die Meldung erheblicher Störungen innerhalb von 24 Stunden.

Zudem sieht der Entwurf ausdrücklich vor, dass Branchenverbände branchenspezifische Resilienzstandards entwickeln können. Der VDA ist damit direkt adressiert und kann Anforderungen für die Automobilindustrie mitgestalten, bestehende Standards wie ISO 22301(Business Continuity Management System / BCMS) oder TISAX einbringen und so zur Vermeidung von Doppelregulierung beitragen. Diese Möglichkeit zur Mitgestaltung ist ein zentraler Hebel, um praxisgerechte und wirtschaftlich tragfähige Anforderungen sicherzustellen.

Aus diesem Grund ist es zwingend notwendig im Gesetz mögliche Doppelregulierung zweifelsfrei auszuschließen und somit Rechtsunsicherheit verlässlich zu vermeiden.

2. Nationale KRITIS-Resilienzstrategie

Die geplante Strategie bis Januar 2026 ist ein zentraler Baustein zur strategischen Steuerung der Resilienzpolitik. Der VDA empfiehlt, die Industrie frühzeitig und strukturiert in die Erarbeitung einzubeziehen. Die Strategie sollte auch sektorenübergreifende Abhängigkeiten, internationale Lieferketten und die Rolle der Industrie als Betreiber und Nutzer kritischer Infrastrukturen berücksichtigen. Hierzu ist ein kooperativer Dialogprozess mit der Industrie / Wirtschaft frühzeitig aufzusetzen.

3. Begriffsbestimmungen

Die Definitionen sind umfassend, jedoch teilweise interpretationsbedürftig. Die Begriffe „kritische Dienstleistung“ und „kritische Anlage“ sollten klarer operationalisiert werden, um eine belastbare Abgrenzung zu ermöglichen. Die Unterscheidung zwischen Risikoanalyse und Risikobewertung ist sachgerecht, sollte aber mit internationalen Standards (z. B. ISO 31000) harmonisiert werden. Die Einbeziehung maritimer Infrastrukturen ist relevant für globale Lieferketten, sollte aber auch auf andere transnationale Infrastrukturen ausgeweitet werden.

4. Zuständigkeiten

Die Vielzahl zuständiger Behörden birgt die Gefahr von Vollzugsinkonsistenzen. Der VDA begrüßt die Rolle des BBK als zentrale Anlaufstelle, fordert jedoch eine klare Koordinierungsstruktur und eine zentrale Schnittstelle für die Wirtschaft sowie entsprechenden Personalzuwachs im BBK. Die föderale Zuständigkeitsverteilung muss durch verbindliche Kooperationsmechanismen ergänzt werden.

5. Geltungsbereich und Sektoren

Die Einbeziehung von zehn Sektoren ist sachgerecht. Für die Automobilindustrie sind insbesondere die Sektoren Energie, Transport und IT/TK relevant. Die Ausnahmen für bestimmte Unternehmen (z. B. Finanzsektor, IT/TK) sind nachvollziehbar, sollten aber regelmäßig überprüft und transparent begründet werden. Die Festlegung kritischer Dienstleistungen durch Rechtsverordnung muss unter Beteiligung der Wirtschaft erfolgen.

6. Erheblichkeit von Anlagen

Der Schwellenwert von 500.000 versorgten Personen ist ein praktikabler Ausgangspunkt, sollte jedoch sektor- und branchenbezogen differenziert werden. Die Möglichkeit zur Einzelfeststellung durch das BMI ist sinnvoll, muss aber transparent und rechtsstaatlich ausgestaltet sein. Die Kriterien zur Erheblichkeit sollten auch wirtschaftliche Bedeutung und systemische Relevanz berücksichtigen.

7. Registrierung

Die Registrierungspflicht bis Juli 2026 ist ambitioniert. Der VDA fordert eine gestaffelte Einführung mit Pilotphasen und eine nutzerfreundliche Plattform. Die jährliche Aktualisierungspflicht ist sinnvoll, sollte aber mit einem angemessenen Aufwand verbunden sein. Die Integration mit bestehenden BSI-Strukturen ist zu begrüßen. In der Plattform sind Ansprüche an Vertraulichkeit und Geheimhaltung der gelieferten Daten und Meldungen zu gewährleisten. Im Gesetz ist dazu eine entsprechende Rechtsgrundlage zu schaffen.

8. Risikoanalysen und Resilienzpflichten

Die Pflicht zur Risikoanalyse alle vier Jahre ist angemessen. Die Erstellung von Resilienzplänen (§ 13) ist ein zentrales Element, sollte aber auf bestehende Managementsysteme (z. B. ISO 22301, BCM) aufbauen. Die Möglichkeit zur Entwicklung branchenspezifischer Standards (§ 14 Abs. 2) ist ausdrücklich zu begrüßen.
Der VDA fordert, dass diese Standards Vorrang vor staatlichen Vorgaben erhalten und als gleichwertig anerkannt werden. Die sektorenübergreifenden Mindestanforderungen sollten flexibel und risikobasiert ausgestaltet sein.

9. Nachweise und Audits

Die risikobasierte Kontrolle ist sachgerecht. Die Anforderungen an Audits und Nachweise sollten klar definiert und mit bestehenden Zertifizierungsverfahren harmonisiert werden. Die Möglichkeit zur Anerkennung gleichwertiger öffentlich-rechtlicher Verpflichtungen (§17) ist wichtig, sollte aber transparent geregelt sein. Die Einbindung externer Prüfer muss qualitätsgesichert erfolgen.

10. Meldewesen

Die Meldepflicht binnen 24 Stunden ist herausfordernd. Der VDA empfiehlt eine abgestufte Meldepflicht je nach Schweregrad des Vorfalls. Die Integration in bestehende BSI-Meldeportale ist sinnvoll, sollte aber technisch und organisatorisch abgestimmt erfolgen. Die Veröffentlichung von Leitlinien durch das BBK wäre zu begrüßen.

11. Unterstützung und Geschäftsleitungsverantwortung

Die Unterstützungsangebote des BBK (Leitlinien, Schulungen) sind hilfreich. Die Haftung der Geschäftsleitung (§ 20) sollte jedoch nicht über bestehende gesellschaftsrechtliche Regelungen hinausgehen. Eine Klarstellung zur Binnenhaftung ist erforderlich, um Unsicherheiten zu vermeiden.

12. Sanktionen

Die Bußgeldhöhe bis zu 500.000 € ist erheblich. Der VDA fordert eine klare Differenzierung nach Schwere des Verstoßes und eine Verhältnismäßigkeitsprüfung. Sanktionen sollten nicht zu einer faktischen Überregulierung führen, insbesondere bei erstmaligen oder geringfügigen Verstößen.

13. Fazit

Die geplante Resilienzstrategie bis 2026 bietet eine wichtige Grundlage für die Stärkung kritischer Infrastrukturen und globaler Lieferketten. Der VDA unterstützt den Ansatz, fordert jedoch eine frühzeitige und enge Einbindung der Industrie sowie klare Zuständigkeits- und Koordinierungsstrukturen. Zentrale Punkte sind die präzise Definition kritischer Dienstleistungen, die Harmonisierung mit internationalen Standards und eine flexible, risikobasierte Ausgestaltung von Anforderungen.

Wesentlich ist zudem, dass branchenspezifische Standards Vorrang vor staatlichen Vorgaben erhalten und bestehende Management- sowie Zertifizierungssysteme genutzt werden. Für Unternehmen muss die Umsetzung praktikabel, transparent und verhältnismäßig bleiben, sowohl bei Registrierung, Risikoanalysen und Audits als auch beim Meldewesen.

Der VDA weist darauf hin, dass mit dem vorgelegten Gesetzesentwurf zwar möglicherweise die Vorgaben der EU-Richtlinie umgesetzt werden, die große Chance zur nachhaltigen Erhöhung der Resilienz der deutschen Wirtschaft im Rahmen der aktuellen Herausforderungen („Zeitenwende“) jedoch ungenutzt bleibt. Der Entwurf ist stark geprägt von einer einseitigen Belastung der Wirtschaft durch Umsetzungs- und Meldepflichten. Gleichzeitig werden den Unternehmen jedoch nicht die notwendigen Mittel und Befugnisse an die Hand gegeben, um sich tatsächlich angemessen und rechtskonform schützen zu können.

Beispiele hierfür sind das Fehlen einer klaren Rechtsgrundlage zur Überprüfung der Vertrauenswürdigkeit von Personal an sicherheitsempfindlichen Stellen, die fehlende Verpflichtung der Bundessicherheitsbehörden zur Mitwirkung bei der Erstellung von Lagebildern sowie zur Lieferung relevanter Lageinformationen. Ebenso mangelt es an Maßnahmen und Regelungen zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Staat und Wirtschaft. Dazu zählen unter anderem sichere Regel- und Notfallkommunikationskanäle (VS-konform) sowie eine Stärkung der Initiative „Wirtschaftsschutz“ im Sinne einer Überführung in eine formalisierte Public-Private-Partnership, mit dem Ziel, die Kooperation von Staat und Wirtschaft im Bereich Sicherheit zukunftsweisend und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Die Wirtschaft benötigt klare Regeln, abgestufte Pflichten und eine zentrale Schnittstelle, um Effizienz und Rechtssicherheit zu gewährleisten. Sanktionen dürfen nicht zu Überregulierung führen, sondern sollten differenziert, verhältnismäßig und praxisnah ausgestaltet sein.

Ansprechpartner

Dr. Marcus Bollig
Geschäftsführer
marcus.bollig@vda.de

Martin Lorenz
Abteilungsleiter
Security, Daten &Digitalisierung
martin.lorenz@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 740.000 Menschen sind, direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de
	Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243 EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright	Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
	Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version	August 2025