



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG

zum **Entwurf der Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen nach dem KRITIS-Dachgesetz**



Berlin, 15. Juni 2026

Lobbyregisternummer R001662

# Entwurf der Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen nach dem KRITIS-Dachgesetz

## 1. Einleitung und Gesamtbewertung

Die DB AG begrüßt das Ziel der Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen nach dem KRITIS-Dachgesetz (KRITIS VO), die Resilienz kritischer Infrastrukturen zu stärken und deren Versorgungssicherheit zu erhöhen.

Positiv hervorzuheben ist insbesondere, dass der Verordnungsentwurf eisenbahnspezifische Rechtsgrundlagen, insbesondere das Eisenbahnregulierungsgesetz, aufgreift und damit die besonderen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs ausdrücklich berücksichtigt. Eine angemessene, risikoorientierte Erfassung tatsächlich systemkritischer Anlagen ist aus Sicht der DB AG ein wesentlicher Baustein für einen wirksamen Schutz der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Der Anwendungsbereich der KRITIS-Verordnung sollte für die Schieneninfrastruktur einschließlich der Serviceeinrichtungen weiter präzisiert werden. Maßgeblich sollte sein, ob eine Anlage für die Erbringung wesentlicher Dienste unerlässlich ist und ob ihr Ausfall den Personen- oder Güterverkehr in erheblichem Umfang beeinträchtigen würde.

Auch für die Energieinfrastruktur sollte der Anwendungsbereich präzisiert werden.

Ziel folgender Anmerkungen ist es eine rechtssichere, verhältnismäßige, wirksame und praxistaugliche Ausgestaltung sicherzustellen, welche die positiven Ansätze des bisherigen Rechtsrahmens aufgreift und konsequent fortführt.

## 2. Zentrale Themen

Der Referentenentwurf der KRITIS VO weitet nach aktueller Fassung den Geltungsbereich im Bereich der Schieneninfrastruktur und Serviceeinrichtungen deutlich und unbestimmt aus. Die DB AG sieht eine solche Ausweitung kritisch, da hierdurch auch Anlagen erfasst würden, deren Ausfall keine erhebliche bzw. unmittelbare Bedeutung für die Erbringung wesentlicher Verkehrsleistungen hätten.

Maßstab der Erfassung sollte entsprechend der CER-Richtlinie 2022/2557 sein, ob eine Anlage für die Erbringung wesentlicher Dienste unerlässlich ist und ob ihr Ausfall den Personen- oder Güterverkehr erheblich bzw. unmittelbar beeinträchtigen würde. Eine pauschale Einbeziehung der gesamten Schieneninfrastruktur inkl. sämtlicher Serviceeinrichtungen wäre nicht verhältnismäßig sowie nicht sach- und risikogerecht. Zudem würde dieser Ansatz über die zugrundeliegende EU-Richtlinie hinausgehen.

## 3. Konkrete Änderungsbedarfe

Aus Sicht der DB AG bestehen folgende Änderungsbedarfe:

1. Serviceeinrichtungen (§9 Abs. 3 Nr. 1 und 2 und Anlage 7, Teil 1 Nr. 1.10, Teil 3 Nr. 1.2.4.): Die Kategorie „Serviceeinrichtungen“ sollte unterteilt werden in Personenbahnhof der Eisenbahn, Zugbildungsbahnhof und Güterbahnhof sowie Serviceeinrichtungen weiterer Kategorien gem. AEG. Für die ersten drei Kategorien sind bestehende Schwellenwerte aus der BSI-KritisV beizubehalten, Anlagen der vierten Kategorie sind beschränkt auf ihre tatsächliche Kritikalität zur

Erbringung verkehrstragender Leistungen. Diese sollen nur betrachtet werden, wenn sie eine unmittelbare erhebliche Auswirkung auf die Erbringung der kritischen Dienstleistung Fernverkehr haben.

2. Serviceeinrichtungen (§ 9 Abs. 3 Nr. 2 und Anlage 7, Teil 3, Nr. 1.2.4): Die Zweckbestimmung als Schwellenwert von Serviceeinrichtungen ist so zu fassen, dass eine Einstufung als KRITIS-Anlage nur erfolgt, wenn der primäre Zweck der Anlage die Erbringung fernverkehrstragender Leistungen ist und ihr Ausfall netzweite erhebliche Auswirkungen im Fernverkehr hat.

3. Anlagenkategorien und Schwellenwerte (§ 9 Abs. 3 Nr. 1 und 2, Teil 1 Nr. 1.7 und Anlage 7, Teil 3 Nr. 1.2.1): Die bisherige Definition von "Schienennetz und Stellwerke der Eisenbahn" unter Verweis auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist beizubehalten. Alternativ ist beim Schwellenwert eine Unterteilung erforderlich:

- Für das Schienennetz und die Stellwerke nach der EBO gilt wie bisher nach der BSI-KritisV der Schwellenwert: "Deutscher Teil des Kernnetzes"
- Für die neu hinzugekommenen Betriebsanlagen und Eisenbahnanlagen nach § 2 Abs. 6, 6a AEG ist als Schwellenwert vorzusehen, dass nur solche Anlagen erfasst werden, deren Störung bzw. Ausfall die Erbringung des Personen- und Güterverkehrs in erheblichem Umfang unmittelbar beeinträchtigen würden.

4. Allgemeiner Teil / Begriffs- und Grundbestimmungen (Ergänzung oder Berücksichtigung in Anlage 7, Teil 1): Bestehende Redundanz-, Verbund- und Ausweichkonzepte sind bei der Bewertung der Kritikalität einer Anlage angemessen zu berücksichtigen. Eine Anlage gilt nicht als kritisch im Sinne dieser Verordnung, wenn ihr Ausfall durch vorhandene zumutbare Umleitungs- oder Ausweichmöglichkeiten kompensiert werden kann, ohne dass es zu einer netzweiten erheblichen Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit kommt.

5. Gemeinsame Anlagen (§ 9 Abs. 3 Nr. 1 und 2 sowie Anlage 7, Teil 1 Nr. 5 sowie § 2 Abs. 6 Nr. 1 und 2 sowie Anlage 1 Nr. 8): Der betriebstechnische Zusammenhang ist klar und rechtsverbindlich so zu definieren, dass nur solche Anlagen gemeinsam bewertet werden, die funktional und betrieblich im Sinne einer einheitlichen kritischen Funktion untrennbar verbunden sind.

6. Öffentlicher Personennahverkehr (§ 9 Abs. 3, Anlage 7, Teil 1 Nr. 1.24 und Nr. 1.25): Es sollte ausreichend klargestellt werden, dass mit „öffentlicher Personennahverkehr“ an dieser Stelle weiterhin „öffentlicher Straßenpersonenverkehr“ gemeint ist. Dies wird in der aktuellen Fassung nur aus dem Verweis auf § 4 Abs. 1 bis Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes in 1.23 klar. Eine inhaltliche Änderung dieser Anlagenkategorien aus der BSI-KritisV wäre nicht sachgerecht. Regelungen zu Eisenbahnen (Leitsystem und Leitzentrale) finden sich zudem schon in 1.8 und 1.9.