

Bundesministerium des Innern und für Heimat
Frau MR'n
Christina Polzin
Leiterin des Referates KM 4
Schutz kritischer Infrastrukturen
Alt-Moabit 140
10557 Berlin

Via E-Mail: christina.polzin@bmi.bund.de

Datum
31. Januar 2024
Seite
Seite 1 von 2

BÖB-Stellungnahme zum geänderten Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes

Sehr geehrte Frau Polzin,

die Binnenhäfen bedanken sich für die Möglichkeit, Stellung zum Entwurf des Bundesministeriums des Innern und für Heimat für ein Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz von Betreibern kritischer Anlagen zu nehmen.

Grundsätzlich unterstützen wir die Ziele, die die Bundesregierung mit dem Kritis-Dachgesetz erreichen will. Zudem stellen wir im zweiten Entwurf deutliche Verbesserungen fest, insbesondere deutliche Konkretisierungen.

Wir begrüßen zudem ausdrücklich, dass die Betreiber kritischer Anlagen und ihre Branchenverbände sowohl frühzeitig in die Erarbeitung des Kritis-Dachgesetzes als auch, wie in § 10 Abs. 5 in die sektorspezifischen Anforderungen, die in der Rechtsverordnung noch zu bestimmen sind, eingebunden werden sollen.

Eine grundlegende Herausforderung bei der Bewertung des Gesetzentwurfs bleibt jedoch im Vergleich zum ersten Entwurf bestehen: Ohne vorherige Einsicht der zugehörigen Rechtsverordnung, insbesondere der genauen Ausgestaltung des Schwellenwerts für kritische Infrastrukturen, ist für uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ersichtlich, ob und wenn ja welche unserer Mitgliedsunternehmen künftig zur kritischen Infrastruktur zählen werden. Dies erschwert entsprechend die Folgenabschätzung für die Binnenhäfen in Deutschland.

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass die branchenspezifischen Regelungen kohärent mit den bereits bestehenden Vorgaben insbesondere aus dem Sicherheitsbereich sind, für die Hafenwirtschaft wären hier bspw. das HaSiG und das allgemeine Hafenverordnungsrecht zu nennen. Finanzieller, personeller und zeitlicher Mehraufwand durch Doppelprüfungen sollte so vermieden werden.

Mit Blick auf die durch die bei Einstufung als kritische Infrastruktur entstehenden Mehrkosten und die in der Regel kommunale Eigentümerstruktur der öffentlichen Binnenhäfen sehen wir auch berechtigten Bedarf für unsere Branche, die mit den Eckpunkten zum Kritis-Dachgesetz angedachte Förderung des Bundes zur Umsetzung der Sicherheitsvorhaben in Anspruch zu nehmen und bitten darum, dies entsprechend vorzusehen.

Bundesverband
Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
Hauptstadtbüro

Postanschrift:
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 39 88 19 81
Fax: +49 (0) 30 39 84 00 80

Mail: info-boeb@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de

Bankverbindung:
Deutsche Kreditbank AG
Kto-Nr.: 102 008 3224
BLZ: 120 300 00
IBAN:
DE78 1203 0000 1020 0832 24
BIC: BYLADEM1001

Vereinsregister:
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
23421 Nz

Zweigstelle:
Haus Rhein
Dammstraße 15 – 17
47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 39 21 90 15

Wir sehen darüber hinaus noch Präzisierungsbedarf, um die praktische Anwendung der Verordnung zu erleichtern und möglichen Rechtsunsicherheiten vorzubeugen. Aufgrund der Kurzfristigkeit beschränken wir uns auf die folgenden Punkte:

1. Die Begriffsbestimmung in § 2 Satz 1 Nr. 1 erfasst nicht alle Rechtskonstruktionen der adressierten Akteure in Hafengebieten. Hier sind aus unserer Sicht weitere Differenzierungen und Klarstellungen notwendig. So kann beispielsweise eine Hafengesellschaft als Infrastrukturinhaberin nicht in jedem Fall bestimmenden Einfluss auf eine nach dem vorliegenden Gesetzentwurf als kritisch einzustufende Anlage seines Ansiedlers ausüben. Wir sehen daher verbleibenden Klärungsbedarf, wer Rechtsadressat von § 2 Satz 1 Nr. 1 ist: Der Hafenbetreiber oder der Ansiedler oder beide. Aus unserer Sicht kann dies nur der etwaige Ansiedler oder Untergesellschaften des Hafenbetreibers sein, nicht aber der Hafen in Gänze.

Die Klärung dieser aus unserer Sicht offenen Fragen sollte analog zur Ausdefinierung der für eine Einstufung als kritische Infrastruktur notwendigen Erreichung der Schwellenwerte in der noch zu erarbeitenden Rechtsverordnung erfolgen. Bisher ist uns nicht ersichtlich, ob die angekündigten Schwellenwerte den Hafenbetreiber oder die einzelne Anlage, etwa also ein Umschlagsterminal eines Ansiedlers, adressieren.

2. Der Gesetzesentwurf gibt unter „E. Erfüllungsaufwand“ weder einen konkreten Erfüllungsaufwand der Wirtschaft an noch eine ungefähre Größenordnung, und begründet dies dadurch, dass eine belastbare Einschätzung erst nach der Ausarbeitung der zugehörigen Rechtsverordnung möglich ist.

Zudem bleibt im Gesetzentwurf unklar, wann die sektorspezifischen Mindestanforderungen für das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Sicherheitsniveau erreicht sind. Unklar ist, wer im laufenden Vollzug der noch zu spezifizierenden Vorgaben die Deutungshoheit über die Erfüllung oder Nicht-Erfüllung der Vorgaben hat. Hier wäre zumindest anzuraten, dass das jeweilige Fachministerium auf Bundesebene mit den Branchenverbänden im Zuge der Erarbeitung der Rechtsverordnung auch Ausführungsbestimmungen oder Leitfäden zu der Interpretation unbestimmter Rechtsbegriffe vorsieht.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit besten Grüßen



Marcel Lohbeck
Geschäftsführer