

Stellungnahme

# Zum Referentenentwurf KRITIS-Dachgesetz vom 21.12.2023

Januar 2024



## Inhaltsangabe

1	Einleitung	2
2	Stärkere Einbindung der Wirtschaft	2
3	Erfüllungsaufwendung klarer definieren	3
4	Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) als nationale zuständige Behörde überdenken	4
5	Höheres Tempo bei der KRITIS-Resilienzstrategie	5
6	Überprüfungen von in sicherheitskritischen Bereichen eingesetztem Personal	5

# 1 Einleitung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der CER-Richtlinie und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen (KRITIS-Dachgesetz) vom 21.12.2023. Wir begrüßen es, dass das Bundesministerium des Innern und für Heimat einen überarbeiteten Referentenentwurf vorgelegt hat.

Im Mai 2023 hat der VDA anlässlich des Kabinettschlusses der Eckpunkte des KRITIS-Dachgesetzes bereits ein Positionspapier veröffentlicht. Auch zum ersten Referentenentwurf vom 17.07.2023 hat sich der VDA positioniert. Einige der dort adressierten Punkte greift der Referentenentwurf vom 21.12.2023 erfreulicherweise auf. Gleichwohl besteht aus Sicht des VDA noch erheblicher Überarbeitungsbedarf.

VDA-Kernforderungen Positionspapier August 2023 auf einem Blick

- Stärkere Einbindung der Wirtschaft
- Regelungs- und Geltungsbereich überarbeiten
- BBK als national zuständige Behörde überdenken
- Vertiefung der gemeinsamen Risikobewertung
- Schwachstellen der Resilienzmaßnahmen beheben
- Meldewesen weitgehend zwischen Cyber- und Realraum harmonisieren
- Überprüfungen von in sicherheitskritischen Bereichen eingesetztem Personal
- Erfüllungsaufwände klarer definieren

## 2 Stärkere Einbindung der Wirtschaft

Um ein wirksames und zukunftsorientiertes Gesetz zu schaffen, ist eine enge Zusammenarbeit und ein reger Austausch zwischen Regierung und Wirtschaft unerlässlich.

Deshalb spricht sich der VDA für einen kooperativeren sowie gemeinsamen Ansatz aus.

Der VDA verweist hierzu auf seine Vorschläge aus dem Positionspapier vom August 2023<sup>1</sup>:

### **Stärkere Einbindung der Wirtschaft und Einrichtung einer Sicherheitskommission**

Durch eine Sicherheitskommission als zentrale Instanz könnten wesentliche Elemente, die dem bisherigen Referentenentwurf nach ausschließlich durch existierende staatliche Stellen erarbeitet wurden, gemeinschaftlich und ressourcenschonend erarbeitet werden.

---

<sup>1</sup> <https://www.vda.de/de/aktuelles/publikationen/publication/zum-referentenentwurf-kritis-dachgesetz>

Der VDA ist davon überzeugt, dass der gegenwärtige Entwurf zum KRITIS-Dachgesetz nicht ausreichend ist, um die Resilienz kritischer Infrastrukturektoren tatsächlich zu stärken. Es bedarf einer gründlichen Überarbeitung und eines fundierten Wissens, um eine effektive Cybersicherheit und Krisenbewältigung in der digitalen Ära zu gewährleisten.

In der heutigen Zeit, in der Staat und Wirtschaft eine Gefahrengemeinschaft bilden, ist ein kooperativer Ansatz von größter Bedeutung (vgl. Punkt 2 des VDA-Papiers vom August 2023). Der VDA unterstreicht erneut die Notwendigkeit, dass sowohl Regierungsvertreter als auch Branchenexperten und Wissenschaftler eng zusammenarbeiten, um die Herausforderungen der modernen Bedrohungslage zu bewältigen.

### 3 Erfüllungsaufwendung klarer definieren

In Bezug auf „Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ (Kapitel E.2 des aktuellen Referentenentwurfs) und „Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ (Kapitel E.3 des aktuellen Referentenentwurfs) standen die Eckpunkte zum KRITIS-Dachgesetz unter Haushaltsvorbehalt. In den Erfüllungsaufwänden wird nun die Feststellung getroffen, dass eine belastbare Schätzung für viele Vorgaben erst möglich sein werde, wenn durch die entsprechenden Rechtsverordnungen der Anwendungsbereich und die sektorspezifischen Mindestanforderungen konkret bestimmt werden.

Wir bewerten in Bezug auf „Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand“ (Kapitel D des aktuellen Referentenentwurfs) wird die Formulierung, dass "[der] Bedarf an Sach- und Personalmitteln sowie Planstellen und Stellen finanziell und stellenmäßig im Gesamthaushalt auszugleichen ist," als potenziell missverständlich. Es bleibt unklar, ob dies bedeutet, dass es keinen Personalaufwuchs, beispielsweise für das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK), geben wird. Zur Erfüllung des staatlichen Anteils an der gesamtgesellschaftlichen Verpflichtung zur Erhöhung der Resilienz von KRITIS ist auf eine sachgerechte Ausstattung der entsprechenden Behörden zu achten.

Angesichts dieser Bedenken und in Verbindung mit „Alternativen“ (Kapitel C des aktuellen Referentenentwurfs) spricht sich der VDA dafür aus, sehr kurzfristig ein Benchmarking im Kreis der weiteren 26 EU-Mitgliedstaaten durchzuführen, um die Umsetzungsstrategien in Bezug auf die EU-Richtlinie zu analysieren.

Hinsichtlich „weitere Kosten“ (Kapitel F des aktuellen Referentenentwurfs) wird die Aussage, dass "Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten sind", als falsch und irreführend beurteilt. Diese Formulierung suggeriert fälschlicherweise, dass eine Steigerung der Resilienz und Sicherheit keine finanziellen Auswirkungen mit sich bringt.

Der VDA setzt sich für eine Klarstellung ein. Darüber hinaus wird betont, dass Investitionen und Kosten, die von Unternehmen getragen werden, um die Resilienz und Sicherheit zu verbessern, auf die Produkte und Dienstleistungen dieser betroffenen Unternehmen umlagefähig sein müssen. Es ist notwendig, dies klarzustellen, um eine realistischere Einschätzung der finanziellen Auswirkungen im Zusammenhang mit der Stärkung der Resilienz und Sicherheit zu ermöglichen.

## 4 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) als nationale zuständige Behörde überdenken

Gemäß § 3 wird das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) als zuständige nationale Behörde gemäß Artikel 9 Abs. 1 Satz 1 der CER-Richtlinie und als zentrale Anlaufstelle nach Artikel 9 Abs. 2 benannt.

Darüber hinaus lehnt der VDA die offensichtlich drohende Zersplitterung in Bundes- und Landeszuständigkeiten ab. Der VDA spricht sich für die Schaffung einer zentralen Stelle zur Harmonisierung und Koordinierung der den Ländern zustehenden Regelungsbereiche aus. Somit könnte einer drohenden Zersplitterung von Regelungen auf Landesebene entgegengewirkt werden.

Die deutsche Automobilindustrie betrachtet das Vorhaben des KRITIS-DachG als eine bedeutende Chance, das langjährige "Zuständigkeitswirrwarr" im Bereich des KRITIS-Schutzes zu überwinden und einheitliche bundesweite Regelungen festzulegen, um föderale Zersplitterung zu beseitigen. Nur so kann ein ganzheitlicher Ansatz zum Schutz vor allen Gefahren erfolgreich in ganz Deutschland umgesetzt werden.

Obwohl der vorliegende Gesetzesentwurf einige kleine Fortschritte aufweist, insbesondere durch die zentralen Rollen des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) und des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI), sind die Zuständigkeiten der Behörden für die Durchsetzung und Überwachung immer noch nicht klar definiert. Dies führt zu Unklarheiten und lässt die Vermutung zu, dass betroffene Unternehmen, insbesondere Verbundunternehmen, verschiedenen Regelungen im Rahmen der Bundes- und Landeshoheit unterliegen, insbesondere in Bezug auf die Nachweiserbringung und Meldepflichten.

Die aktuelle Formulierung von § 3 des KRITIS-DachG ist in Bezug auf die Zuständigkeit der Bundesbehörden für die Durchführung des Gesetzes in Bezug auf spezifische kritische Dienstleistungen unklar. Es sollte mindestens in einem Anhang deutlich gemacht werden, welche Branchen und Dienstleistungen dem KRITIS-DachG unterliegen und welche Behörde auf Landes- oder Bundesebene für die Zuständigkeit verantwortlich ist. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die noch offenen Bund-Länder-Zuständigkeiten für die zu erlassenden Rechtsverordnungen von großer Bedeutung. Das KRITIS-DachG ist verantwortlich für die abschließende bundeseinheitliche Festlegung des betroffenen Kreises der Branchen und Dienstleister und muss dabei im Einklang mit dem NIS2UmsuG stehen. Andernfalls verfehlt es sein Ziel.

Darüber hinaus besteht aus Sicht des VDA aufgrund der aktuellen Formulierung von § 3 Abs. 4 das Risiko eines uneinheitlichen Vollzugs auf Bundesebene. Eine klare Definition der Verantwortlichkeiten in den einzelnen Bundesländern fehlt. Zusätzliche Bestimmungen von kritischen Anlagen, Schwellenwerten und Anforderungen durch die Bundesländer würden zu erheblichen Mehraufwänden für Betreiber kritischer Anlagen führen.

In Bezug auf den Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz von Betreibern kritischer Anlagen (KRITIS-Dachgesetz - KRITIS-DachG) muss die Behördenzuständigkeit klar geregelt und für die Wirtschaft transparent sein. Überschneidende Zuständigkeiten dürfen vermieden werden, und die zuständige Behörde

muss in der Lage sein, ihren Pflichten nachzukommen, damit behördliche Prozesse, von denen die Betreiber abhängen, fristgerecht und sachgerecht bearbeitet werden können (z. B. nationale Risikoanalyse).

Für Unternehmen, die zukünftig sowohl den Bestimmungen des NISUmsuCG als auch des KRITIS-DachG unterliegen, muss eine Behörde zur Gesamtkoordination benannt werden. Diese sollte befugt sein, bei eventuellen Überschneidungen, die sich möglicherweise auch bei sehr guter gesetzlicher Regelung der Zuständigkeiten nicht vollständig vermeiden lassen, verbindliche Entscheidungen für alle Seiten zu treffen. Die Erbringung von Nachweisen durch Audits muss in Form von Gesamtaudits für Anforderungen nach NISUmsuCG und KRITIS-DachG möglich sein.

Der VDA spricht sich daher dafür aus, über ergänzende kooperative Modelle (Staat und Wirtschaft) nachzudenken (vgl. Vorschlag für eine gemeinsame Expertengruppe für Sicherheit).

## 5 Höheres Tempo bei der KRITIS-Resilienzstrategie

§ 1 schreibt vor, dass die Nationale KRITIS-Resilienzstrategie bis zum 17. Januar 2026 von der Bundesregierung verabschiedet werden muss. Wir begrüßen es, dass die Strategie auch unter Beteiligung der Zivilgesellschaft erarbeitet werden soll. In diese Beratungen bringt sich der VDA gerne ein.

Der VDA hält die Verabschiedung einer solchen Nationalen KRITIS-Resilienzstrategie im Januar 2026 für zu spät. Infolgedessen setzt sich der VDA für die Erstellung einer KRITIS-Resilienzstrategie bis Ende 2024 ein.

## 6 Überprüfungen von in sicherheitskritischen Bereichen eingesetztem Personal

Aus Sicht des VDA ist ein rechtssicherer Rahmen für die Vertrauenswürdigkeitsprüfung von Personal mit sicherheitskritischen Aufgaben durch die Betreiber kritischer Infrastruktur notwendig.

Der aktuelle Referentenentwurf greift diese Forderung teilweise auf und konkretisiert sie in § 10 Abs. 3, Punkt 5-6. Der Entwurf sieht vor, dass durch die Betreiber kritischer Infrastrukturen eine Kategorisierung von Personal mit sicherheitskritischen Funktionen erfolgen soll und dass dieses Personal einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen werden soll.

Eine Schwäche des Entwurfs besteht darin, dass kein spezifischer Zeitrahmen für die Durchführung der Überprüfung festgelegt wird. Ebenfalls problematischer ist die Formulierung im Absatz 3 des entsprechenden Gesetzes, wonach die Maßnahmen 1-6 optional wären. Dies impliziert, dass Unternehmen unterschiedliche Maßnahmen festlegen können, was einer

einheitlichen Steigerung der Resilienz zuwiderliefe. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung wäre somit kein verbindliches Element im Gesetz.

Der VDA fordert daher eine Neufassung von § 10 Abs. 3, die Änderung von "Zu den Maßnahmen nach Absatz 1 können die folgenden zählen:" zu "Zu den Maßnahmen nach Absatz 1 müssen folgende mindestens zählen:".

## Ansprechpartner

### **Dr. Marus Bollig**

Geschäftsführer  
marcus.bollig@vda.de

### **Martin Lorenz**

Abteilungsleiter (komm.) Fahrzeugtechnologie & Eco-Systeme  
Fachgebietsleiter Cybersecurity, Daten & Wirtschaftsschutz  
martin.lorenz@vda.de

### **Timm Haußen**

IT-Projektleiter  
Security & Daten  
timm.haussen@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 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 780.000 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 <a href="http://www.vda.de">www.vda.de</a> Registrierter Interessenvertreter - R001243
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.
Version	Version 1.5, Januar 2024