

# Stellungnahme

Juni 2026

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

### Zusammenfassung

Der Referentenentwurf einer Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen konkretisiert den Anwendungsbereich des KRITIS-Dachgesetzes und bestimmt zugleich den künftigen Adressatenkreis wesentlicher Betreiberpflichten im Bereich physischer Resilienz und IT-Sicherheit. Damit hat der Entwurf erhebliche praktische Bedeutung für Betreiber kritischer Anlagen und für Unternehmen, deren Anlagen, Systeme oder Dienste künftig erfasst werden können.

Positiv ist, dass der Entwurf an die bekannte Methodik der bestehenden Kritisverordnung anknüpft. Die Orientierung an kritischen Dienstleistungen, Anlagenkategorien, Schwellenwerten und Versorgungsgraden kann zu Rechtsklarheit beitragen. Ebenfalls sachgerecht ist das Ziel, die Regelungen zur physischen Resilienz und zur IT-Sicherheit möglichst kohärent auszugestalten. Entscheidend ist, dass diese Ansätze rechtssicher, verhältnismäßig, wirksam und praxistauglich fortgeführt werden.

Gleichzeitig besteht auch noch Präzisierungsbedarf. Besonders im IT- und Dienstleistungsbereich können weit gefasste Anlagenbegriffe, Aggregationsregeln und unklare Abgrenzungen zu einer Ausweitung des Anwendungsbereichs führen, die aus der Schwellenwertlogik nicht hinreichend folgt. Moderne Cloud-, Hosting-, Plattform- und Multi-Tenant-Strukturen benötigen klare Kriterien. Die Einführung und Beschreibung branchenspezifischer Anlagentypen und Schwellenwerte sollte daher auf Grundlage einer fachlichen Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen oder den sie vertretenden Verbänden erfolgen. Nur so lassen sich Ungenauigkeiten und Fehler in der Verordnung vermeiden.

Wiederholte methodische Grundsätze in den Anlagen erhöhen Komplexität und Inkonsistenzrisiken. Allgemeine Methodik sollte gebündelt, sektorspezifische

# 81%

der deutschen KRITIS-Unternehmen gehen davon aus, dass die Zahl der Cyberangriffe auf ihr Unternehmen im kommenden Jahr steigen wird (Bitkom, 2025).

Abweichungen sollten klar ausgewiesen werden. Ergänzende Leitfäden, Berechnungsbeispiele und Standardfälle wären hilfreich.

Im Folgenden wird zu den einzelnen Regelungspunkten Stellung genommen. Die Anmerkungen beziehen sich jeweils auf die entsprechenden Regelungen und Anlagen des Referentenentwurfs.

## § 1 Begriffsbestimmungen

Die Regelungen, wonach gemeinsame Anlagen zu einer Kritis-relevanten Anlage zusammengefasst werden können, sind auch im Bereich der klassischen physischen Infrastrukturen schwer nachvollziehbar. Im IT-Sektor gibt es dabei noch offene Fragen. Digitale Infrastrukturen sind häufig verteilt, virtualisiert, modular und logisch getrennt. Eine bloße technische Verbindung oder gemeinsame Betriebsstruktur darf daher nicht automatisch zur Zusammenrechnung führen. Besonders problematisch wäre eine Aggregation über Standorte, Kunden oder logisch getrennte Systeme hinweg. Dies könnte Cloud-, Hosting- und Multi-Tenant-Strukturen unverhältnismäßig erfassen und die Schwellenwertlogik faktisch erweitern.

**Änderungsvorschlag:** Besonders für IT- und digitale Infrastrukturen sollte klargestellt werden, dass eine gemeinsame Anlage nur bei tatsächlicher technischer und funktionaler Einheit zur Erbringung derselben kritischen Dienstleistung vorliegt. Multi-Tenant-Strukturen dürfen nicht über unterschiedliche Kunden hinweg zusammengerechnet werden. Logisch getrennte und technisch unabhängig betriebene Systeme sollten nicht als einheitliche Anlage gelten.

## § 2 Sektor Energie

Anlage 1 enthält für den Energiesektor detaillierte Anlagenkategorien. Für die Stromversorgung werden in Anlage 1 Teil 1 Nummer 2.1 bis 2.7 insbesondere Erzeugungsanlagen, digitale Energiedienste, Anlagen zur Netzanbindung, Energiespeichereinrichtungen, Übertragungsnetze, Stromverteilernetze und Systeme eines Elektrizitätsmarktes beschrieben. Eine ausdrückliche Erfassung von IT-Systemen zur zentralen Steuerung und Überwachung der Stromversorgung ist dort jedoch nicht vorgesehen.

Dies führt zu einer Inkonsistenz innerhalb der Anlage 1. In anderen Bereichen des Energiesektors werden entsprechende Anlagen oder IT-Systeme ausdrücklich genannt, etwa bei der Gasförderung, der Erdölförderung und Produktherstellung, dem Erdöltransport und der Erdöllagerung, der Kraftstoff- und Heizölverteilung sowie der Fernwärme- und Fernkälteversorgung. Für den Bereich der Stromversorgung fehlt eine vergleichbare Regelung.

Rechenzentren oder zentrale IT-Systeme eines Stromerzeugers oder eines Übertragungsnetzbetreibers könnten trotz ihrer Bedeutung für Steuerung, Überwachung und Betrieb der Stromversorgung nicht eindeutig als kritische Anlagen eingeordnet werden. Gerade im Bereich Stromversorgung sind solche Systeme jedoch für die sichere Erbringung der kritischen Dienstleistung regelmäßig von zentraler Bedeutung.

**Änderungsvorschlag:** Anlage 1 sollte im Bereich Stromversorgung um eine ausdrückliche Anlagenkategorie für IT-Systeme zur zentralen Steuerung und Überwachung ergänzt werden. Die Regelung sollte sich an den bereits in Anlage 1 verwendeten Formulierungen orientieren und Anlagen oder IT-Systeme erfassen, durch die eine oder mehrere Anlagen der Stromerzeugung, Stromübertragung oder Stromverteilung standortübergreifend gesteuert oder überwacht werden. Dadurch würde die Systematik innerhalb des Energiesektors vereinheitlicht und eine nicht intendierte Nichterfassung zentraler Steuerungs- und Überwachungsinfrastrukturen vermieden.

## § 5 Sektor Informationstechnik und Telekommunikation

Anlage 4 erfasst unter anderem Zugangsnetze, Übertragungsnetze, DNS-Infrastrukturen, Rechenzentren, Serverfarmen, Content Delivery Networks und Vertrauensdienste. Diese Kategorien sind für die digitale Infrastruktur grundsätzlich relevant, ihre Definitionen sind jedoch teilweise sehr weit gefasst. Ohne Präzisierung besteht das Risiko, dass auch interne IT-Systeme oder unterstützende technische Komponenten erfasst werden, obwohl sie keine kritische Dienstleistung gegenüber Dritten erbringen. Dies würde den Anwendungsbereich deutlich ausweiten und zu zusätzlichen Pflichten für Unternehmen führen, deren interne IT zwar wesentlich, aber nicht selbst kritische Dienstleistung ist.

**Änderungsvorschlag:** Anlage 4 sollte klarstellen, dass nur Systeme erfasst werden, die unmittelbar der Erbringung einer kritischen Dienstleistung gegenüber Dritten dienen. Interne IT-Systeme sollten nur dann erfasst sein, wenn sie selbst unmittelbar und wesentlich zur kritischen Dienstleistung beitragen. Unterstützende Systeme ohne unmittelbare Versorgungsfunktion sollten nicht einbezogen werden.

## § 6 Sektor Gesundheit

In Anlage 5 Teil 3 Nummer 4.1 bleibt im aktuellen Entwurfsstand offen, ob die Herstellung von für die weitere Forschung bestimmten Arzneimitteln einbezogen werden soll und welche Herstellungsschritte hiervon erfasst wären. Diese Unklarheit ist praxisrelevant, da sich daraus unterschiedliche Anwendungsbereiche und Schwellenwertbezüge ergeben können.

**Änderungsvorschlag:** Betreiber kritischer Anlagen sollten zeitnah Klarheit darüber erhalten, ob und in welchem Umfang Herstellungstätigkeiten unter Anlage 5 Teil 3 Nummer 4.1 fallen. Falls Herstellungstätigkeiten erfasst werden sollen, sollte deren Umfang eindeutig beschrieben und von anderen Anlagenkategorien in Anlage 5 abgegrenzt werden.

## § 7 Sektor Finanzwesen

In Anlage 6 Teil 3 Nummer 4.5.2 wird für Anlagen eines Handelsplatzes auf das Bemessungskriterium »medienwirksamer Handelsplatz« abgestellt. Dieses Kriterium

ist nicht ausreichend messbar. Für Betreiber und Behörden muss eindeutig erkennbar sein, wann eine Anlage erfasst ist.

**Änderungsvorschlag:** Das Bemessungskriterium sollte durch ein objektiv prüfbares Kriterium ersetzt oder konkretisiert werden. Prüfungsbedürftig ist eine Anknüpfung an die formale Funktion, Zweckbestimmung oder tatsächliche Bedeutung der physischen Einrichtung für den Handelsplatz.

## § 9 Sektor Transport und Verkehr

Der Anwendungsbereich der KritisV sollte im Sektor Transport und Verkehr präziser gefasst werden. Maßgeblich sollte sein, ob eine Anlage für die Erbringung wesentlicher Verkehrsdienste unerlässlich ist und ob ihr Ausfall den Personen- oder Güterverkehr in erheblichem Umfang beeinträchtigen würde. Dies betrifft insbesondere die Schieneninfrastruktur einschließlich der Serviceeinrichtungen sowie intelligente Verkehrssysteme nach Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4.

### 1. Schieneinfrastruktur und Serviceeinrichtungen

Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.2.4 erfasst Serviceeinrichtungen, die für den Fernverkehr relevant sind. Die Relevanz wird jedoch nicht ausreichend konkretisiert. Für Betreiber bleibt damit unklar, nach welchen Kriterien eine Serviceeinrichtung in den Anwendungsbereich fällt. Dies kann zu uneinheitlicher Anwendung und zu einer Ausweitung des Anwendungsbereichs führen, die aus der Schwellenwertlogik nicht hinreichend folgt.

**Änderungsvorschlag:** Für Serviceeinrichtungen sollte ein klarer Kriterienkatalog oder eine geeignete Metrik aufgenommen werden. Die Kategorie der Serviceeinrichtungen sollte differenziert werden nach Personenbahnhöfen der Eisenbahn, Zugbildungsbahnhöfen und Güterbahnhöfen sowie weiteren Serviceeinrichtungen im Sinne des AEG. Für die ersten drei Kategorien sollten die bestehenden Schwellenwerte der BSI-KritisV beibehalten werden. Weitere Serviceeinrichtungen sollten nur erfasst werden, soweit ihre Störung oder ihr Ausfall eine unmittelbare erhebliche Auswirkung auf die Erbringung der kritischen Dienstleistung Fernverkehr hätte.

Die Zweckbestimmung als Schwellenwert für Serviceeinrichtungen sollte so gefasst werden, dass eine Einstufung als kritische Anlage nur erfolgt, wenn der primäre Zweck der Anlage in der Erbringung fernverkehrstragender Leistungen liegt und ihr Ausfall erhebliche netzweite Auswirkungen im Fernverkehr hätte.

Die bisherige Definition von »Schiennetz und Stellwerke der Eisenbahn« in Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.2.1 unter Verweis auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sollte beibehalten werden. Sollte die bestehende Definition erweitert werden, ist beim Schwellenwert eine klare Unterteilung erforderlich:

- Für das Schiennetz und die Stellwerke nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sollte wie bisher nach der BSI-KritisV der Schwellenwert »Deutscher Teil des Kernnetzes« gelten.
- Für neu hinzukommende Betriebsanlagen und Eisenbahnanlagen nach § 2 Absatz 6 und 6a AEG sollte als Schwellenwert vorgesehen werden, dass nur solche Anlagen

erfasst werden, deren Störung oder Ausfall die Erbringung des Personen- und Güterverkehrs unmittelbar und in erheblichem Umfang beeinträchtigen würde.

Zudem sollte der betriebstechnische Zusammenhang in Anlage 7 Teil 1 Nummer 5 klar und rechtsverbindlich gefasst werden. Gemeinsam bewertet werden sollten nur solche Anlagen, die funktional und betrieblich im Sinne einer einheitlichen kritischen Funktion untrennbar miteinander verbunden sind.

## **2. Intelligente Verkehrssysteme nach Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4**

Bitkom unterstützt das Ziel, im Verkehrssektor tatsächlich systemrelevante Anlagen rechtssicher und verhältnismäßig zu erfassen. Auch intelligente Verkehrssysteme können bei großskaligen, netzprägenden Anwendungen kritische Anlagen sein. Die in Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4 vorgesehene Formulierung »Anzahl angeschlossener Nutzer oder durchschnittlich im Versorgungsgebiet versorgter Nutzer  $\geq 500.000$ « ist jedoch unbestimmt. Ohne Präzisierung droht eine Gleichsetzung von kritischer Versorgung mit bloßer App-Reichweite, Kontoregistrierung oder passivem Datenzugang.

Klärungsbedürftig ist nicht die unionsrechtliche Einordnung als mögliches intelligentes Verkehrssystem. Klärungsbedürftig ist der nachgelagerte KRITIS-Maßstab: Wann erreicht ein intelligentes Verkehrssystem 500.000 Nutzer in einem kritischen infrastrukturellen Sinne? Diese Frage beantwortet der Entwurf bislang nicht hinreichend rechtssicher.

§ 9 des Entwurfs definiert im Sektor Transport und Verkehr als kritische Dienstleistung die Versorgung der Allgemeinheit mit Leistungen zum Transport von Personen und Gütern und verweist für Anlagenkategorien und Schwellenwerte auf Anlage 7. Die Reichweite von Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4 hat daher unmittelbare Auswirkungen auf physische Resilienzpflichten und IT-sicherheitsrechtliche Pflichten.

Anlage 7 folgt grundsätzlich einer objektiven Systematik. Die benachbarten Kategorien arbeiten mit anlagen- oder leistungsbezogenen Kriterien, etwa Infrastrukturart, versorgter Stadt, Fahrgastfahrten, Transportmengen oder Sendungen pro Jahr. Nummer 1.4.4 fällt aus diesem Muster heraus, weil die Begriffe »angeschlossene Nutzer«, »versorgte Nutzer«, »Versorgungsgebiet« und »durchschnittlich« nicht definiert sind. Eine eigene Berechnungsformel ist, soweit ersichtlich, nicht vorgesehen.

Der unionsrechtliche Begriff intelligenter Verkehrssysteme ist bewusst weit angelegt. Er kann auch Informations- und Mobilitätsdienste, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität erfassen. Die unionsrechtliche Frage, ob ein Dienst ein intelligentes Verkehrssystem ist, ist daher von der KRITIS-rechtlichen Frage zu trennen, wann dieses System tatsächlich systemrelevant ist. Ein app-basierter Mobilitätsdienst kann unionsrechtlich ein intelligentes Verkehrssystem sein, ohne schon deshalb kritische Verkehrsinfrastruktur darzustellen. Gerade deshalb bedarf Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4 einer trennscharfen KRITIS-Schwelle.

Die derzeitige Schwellenwertformel ist in mehrfacher Hinsicht unklar:

- »Angeschlossene Nutzer«: Der Begriff sollte nicht als bloße App-Verfügbarkeit, Kontoeröffnung oder technische Buchbarkeit verstanden werden. Eine solche

Auslegung würde den Schwellenwert von der kritischen Dienstleistung des § 9 lösen und von Produktdesign oder App-Reichweite abhängig machen.

- »Versorgte Nutzer«: Maßgeblich sollte nicht jeder Datenzugriff oder jeder einmalige App-Kontakt sein. Zählen sollten nur Personen, die durch das betreffende intelligente Verkehrssystem im relevanten Gebiet tatsächlich und materiell bedient werden.
- »Versorgungsgebiet«: Das Versorgungsgebiet sollte nicht die bloße geographische Verfügbarkeit einer App oder die Abdeckung verfügbarer Daten meinen. Maßgeblich sollte das Gebiet sein, in dem der Betreiber die betreffende Verkehrs- oder Reiseinformationsleistung tatsächlich kommerziell anbietet und operativ beherrscht.
- »Durchschnittlich«: Der Entwurf enthält keinen Referenzmaßstab. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte ausdrücklich auf einen kalenderjährlichen, objektiv verifizierbaren Nutzungsmaßstab abgestellt werden, der tatsächliche aktive Nutzung im Versorgungsgebiet abbildet und bloße theoretische Erreichbarkeit ausschließt.

Gerade die Kombination dieser Unbestimmtheiten führt zu einem erheblichen Auslegungsspielraum. Für eine Verordnung, die den Kreis kritischer Anlagen bestimmt und zugleich an das BSIG rückgekoppelt ist, ist dies nicht ausreichend rechtssicher.

Eine zu weite Lesart von Nummer 1.4.4 würde auch lokal begrenzte, optionale oder kurzfristig substituierbare Mobilitätsdienste erfassen, obwohl ihr Ausfall typischerweise nicht zu einer systemischen Beeinträchtigung der Versorgung der Allgemeinheit mit Personen- oder Güterverkehr führt. Dies wäre materiell unverhältnismäßig und nicht anschlussfähig an die Systematik der KritisV. Zudem entstünden erhebliche Vollzugsunsicherheiten, da Behörden heterogene App-, Konto- und Nutzungsmetriken bewerten müssten.

**Änderungsvorschlag 1:** Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4 Spalte C sollte wie folgt gefasst werden:

»Jahresdurchschnitt der täglich aktiven und eindeutig systemseitig erfassten Nutzer des intelligenten Verkehrssystems im Versorgungsgebiet.«

In Anlage 7 Teil 1 sollte eine ergänzende Definition aufgenommen werden:

»Für Anlagen der Kategorie Teil 3 Nummer 1.4.4 sind aktive und eindeutig systemseitig erfasste Nutzer natürliche Personen, die im zurückliegenden Kalenderjahr innerhalb des Versorgungsgebiets an einem Kalendertag eine über das intelligente Verkehrssystem vermittelte oder disponierte Beförderungsleistung tatsächlich in Anspruch genommen haben und als Nutzer dieses Systems erfasst sind. Der Jahresdurchschnitt ist die Summe der täglich eindeutig systemseitig erfassten und aktiv versorgten Nutzer geteilt durch die Zahl der Kalendertage, an denen die betreffende Leistung im Versorgungsgebiet kommerziell angeboten wurde. Eine Person ist je Kalendertag nur einmal zu zählen. Nicht systemseitig als Nutzer erfasste Mitreisende oder sonstige Begleitpersonen sind nicht als eigenständige Nutzer zu zählen. Bei Reiseinformationsdiensten ist eine Nutzung nur zu berücksichtigen, wenn

sie auf einer nutzerinitiierten konkreten Reise-, Routing- oder Buchungsanfrage für das Versorgungsgebiet beruht. Nicht zu berücksichtigen sind App-Downloads, die bloße technische Erreichbarkeit einer Anwendung, passive Daten- oder Kartenansichten ohne konkrete Reise-, Routing- oder Buchungsanfrage, inaktive Nutzerkonten, doppelte Nutzerkonten, Testkonten, Mitarbeitendenkonten sowie rein theoretische Nutzungsmöglichkeiten. Versorgungsgebiet ist das Gebiet, in dem der Betreiber die betreffende Transport- oder Reiseinformationsleistung kommerziell anbietet und in dem die relevante ITS-Funktion für die Leistungserbringung betrieblich eingesetzt wird.«

Diese Alternative ist rechtssicher und vollzugstauglich, weil sie eine objektiv belegbare Kennzahl vorgibt und Scheinreichweiten ausschließt. Sie ist technologieneutral, weil sie nicht auf ein bestimmtes App- oder Plattformmodell abstellt. Sie ist verhältnismäßig, weil nur tatsächliche, aktive Nutzung im operativen Gebiet zählt und der Schwellenwert von 500.000 Nutzern seine Funktion als Maßstab für Systemrelevanz behält.

Der Jahresdurchschnitt täglich aktiver und eindeutig systemseitig erfasster Nutzer stellt sicher, dass die Schwelle nicht an bloße Reichweite, gelegentliche Nutzung oder nicht verifizierbare Begleitpersonen anknüpft, sondern an eine dauerhaft relevante und objektiv nachweisbare Versorgungsfunktion.

**Änderungsvorschlag 2:** Alternativ sollte Anlage 7 Teil 1 um folgende Definitionen ergänzt werden:

»Versorgte Nutzer eines intelligenten Verkehrssystems sind nur solche Nutzer, deren tatsächliche Personen- oder Güterverkehrsvorgänge im Versorgungsgebiet in erheblichem Umfang von der fortlaufenden Funktionsfähigkeit des Systems abhängen.

Ein intelligentes Verkehrssystem nach Teil 3 Nummer 1.4.4 ist nur zu berücksichtigen, wenn sein Ausfall vorhersehbar zu einer erheblichen kapazitiven Beeinträchtigung der Versorgung der Allgemeinheit mit Personen- oder Güterverkehr im Versorgungsgebiet führen würde. Reine Reiseinformationsdienste ohne operative Steuerungsfunktion sowie lokale, ergänzende oder kurzfristig substituierbare Mobilitätsdienste bleiben außer Betracht.

Versorgungsgebiet ist das vom Betreiber tatsächlich bediente und operativ beherrschte Gebiet. Die Abrufbarkeit einer Anwendung oder die bloße Zugänglichkeit von Daten begründet kein Versorgungsgebiet.«

Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4 Spalte C sollte in diesem Fall wie folgt gefasst werden:

»Jahresdurchschnitt der Zahl der im Versorgungsgebiet in erheblichem Umfang systemabhängigen Nutzer.«

Diese Fassung bindet die Nutzerzählung unmittelbar an die Versorgung der Allgemeinheit zurück. Erfasst würden nur solche intelligenten Verkehrssysteme, deren Ausfall die Verkehrsversorgung im betroffenen Gebiet tatsächlich in erheblichem Umfang beeinträchtigen kann. Zugleich würden reine Informationsschichten und nicht versorgungskritische Dienste nicht allein aufgrund digitaler Reichweite in den KRITIS-Kreis einbezogen.

Hilfsweise sollte jedenfalls klargestellt werden, dass weder die bloße Downloadbarkeit einer App noch die rein technische Möglichkeit des Datenzugriffs oder die bloße geographische Abdeckung von Mobilitätsdaten für Anlage 7 Teil 3 Nummer 1.4.4 maßgeblich sind.

Eine Präzisierung entlang tatsächlicher, aktiver und im realen Betriebsgebiet erbrachter Versorgung würde die Vorschrift rechtssicher, verhältnismäßig und vollzugstauglich machen, ohne die Erfassung großer, systemisch relevanter intelligenter Verkehrssysteme zu schwächen.

## § 11 Sektor Weltraum

Der neue Sektor Weltraum wird im Entwurf als eigener KRITIS-Sektor aufgenommen. Dies ist angesichts der Bedeutung weltraumgestützter Dienste grundsätzlich nachvollziehbar. Die Regelung weicht jedoch von der sonst prägenden Logik der Verordnung ab. Während der Entwurf regelmäßig an Versorgungsgrad und Schwellenwerte anknüpft, wird im Sektor Weltraum eine andere Kritikalitätslogik verwendet. Diese Abweichung wird nicht ausreichend systematisch eingeordnet. Dadurch bleibt unklar, ob der Sektor Weltraum eine Ausnahme bildet oder ob hier ein allgemeiner weiterer Maßstab für Kritikalität angelegt wird.

**Änderungsvorschlag:** § 11 KritisV und Anlage 10 sollten klarstellen, dass für den Sektor Weltraum eine besondere Methodik gilt. Prüffähig erscheint die Einführung oder Beschreibung einer funktionalen Kritikalität als eigenständiger Maßstab. Dabei sollte ausdrücklich erläutert werden, wann diese Logik greift und wie sie sich zur allgemeinen Versorgungsgradlogik verhält.

## § 12 Evaluierung

Der im Entwurf vorgesehene Zeitraum von fünf Jahren ist zu lang, um eine Verordnung mit dieser praktischen Bedeutung für den Anwendungsbereich zentraler Betreiberpflichten zu überprüfen. Gerade bei neuen oder angepassten Anlagenkategorien und Schwellenwerten ist eine frühzeitige Überprüfung erforderlich, um Fehlsteuerungen und Auslegungsprobleme rechtzeitig zu erkennen.

**Änderungsvorschlag:** § 12 KritisV sollte eine regelmäßige Evaluierung alle drei Jahre vorsehen. Dies erscheint sachgerecht, da es dem Rhythmus der Nachweiserbringung nach dem KRITIS-Dachgesetz entspricht.

## § 13 Inkrafttreten

Die Regelung zum Inkrafttreten der KritisV ist im Entwurf noch offen. Betreiber sollten erst dann belastbar identifiziert und registriert werden müssen, wenn die maßgeblichen Begriffe und Schwellenwerte feststehen und die Registrierungsprozesse, insbesondere über ein einheitliches Registrierungsportal, praktisch nutzbar sind.

Insbesondere Betreiber in neuen KRITIS-Kategorien, Branchen oder Anlagentypen benötigen ausreichend lange Umsetzungsfristen, um den neuen Verpflichtungen gerecht werden zu können.

**Änderungsvorschlag:** § 13 KritisV sollte klare Übergangs- und Umsetzungsfristen vorsehen. Registrierungs- und Folgepflichten sollten erst greifen, wenn die hierfür erforderlichen Voraussetzungen verbindlich feststehen und praktisch nutzbar sind.

## Redaktionelle und rechtsförmliche Änderungen

Der Entwurf enthält mehrere redaktionelle Unklarheiten, Nummerierungsfehler und offene Stellen. Diese sollten vor Abschluss des Verfahrens bereinigt werden, da die Verordnung den Anwendungsbereich wesentlicher Betreiberpflichten bestimmt.

Korrekturbedarf besteht insbesondere an folgenden Stellen:

- **Anlage 1 Teil 1:** Nummer 2.11 ist doppelt vergeben.
- **Anlage 1 Teil 1:** Die Nummerierung ist fehlerhaft, da nach Nummer 2.12 die Nummer 2.16 folgt.
- **Anlage 1 Teil 2:** Der enthaltene Platzhalter in Nummer 10 ist noch auszufüllen.
- **Anlage 1 Teil 3:** Nummer 2.1.3 ist doppelt vergeben.
- **Anlage 5 Teil 3:** Die Spalten C und D in Nummer 3.1.3 sind unbeschriftet.
- **Anlage 7 Teil 3:** Die Nummerierung für Nummer 1.5.1 ist fehlerhaft.

Bitkom vertritt mehr als 2.300 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 700 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

## Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

## Ansprechpartner

Felix Kuhlenkamp | Leiter Sicherheit

T +49 30 27576-279 | f.kuhlenkamp@bitkom.org

## Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Sicherheitspolitik

## Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugswweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.