

**06.03.26****Beschluss**  
des Bundesrates

---

**Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen****A**

Der Bundesrat hat in seiner 1062. Sitzung am 6. März 2026 beschlossen, dem vom Deutschen Bundestag am 29. Januar 2026 verabschiedeten Gesetz gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

**B**

Der Bundesrat hat ferner die folgende EntschlieÙung gefasst:

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass die im KRITISDachG getroffenen Regelungen im Eisenbahnsektor zu einer Spaltung der Aufsichtsbefugnisse führt, indem die neue Aufgabe der Resilienzprüfung gemäß den §§ 13 und 16 KRITISDachG für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen einseitig den Ländern auferlegt wird, während das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) weiterhin für fast alle relevanten Eisenbahnen in Deutschland die Verantwortung für die technische Sicherheit trägt.
- b) Der Bundesrat befürchtet vor dem Hintergrund dieser rechtlichen Ausgestaltung die Schaffung unnötiger bürokratischer Hürden und sieht das Risiko widersprüchlicher Anordnungen an der Schnittstelle zwischen technischer Betriebssicherheit und Sabotagevorsorge.
- c) Der Bundesrat weist darauf hin, dass diese Ausgestaltung der rechtlichen Zuständigkeiten für die Resilienzprüfung im Eisenbahnsektor mit einem erheblichen Personalmehraufwand und Mehrkosten für die Länder einhergeht, wobei bislang kein Ausgleich durch den Bund hierfür vorgesehen ist.

- d) Eine Beschränkung der Zuständigkeit des EBA im KRITISDachG auf lediglich wenige, bundeseigene Unternehmen wird der komplexen Aufsichtsstruktur im Schienenverkehr nicht gerecht. Nur durch eine Bündelung beim EBA lässt sich eine effiziente und bundesweit einheitliche Sicherheitsarchitektur gewährleisten, die den Anforderungen der europäischen CER-Richtlinie gerecht wird und ineffiziente Doppelstrukturen vermeidet.
- e) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, durch eine zeitnahe Novellierung des KRITISDachG sicherzustellen, dass die Zuständigkeit für die Resilienzprüfung im Eisenbahnsektor für alle Eisenbahnen einheitlich beim EBA gebündelt wird. Hierbei ist die Regelung in § 3 Absatz 2 Nummer 4 des KRITISDachG dahingehend zu ändern, dass das EBA im Bereich des KRITISDachG für alle Eisenbahnen zuständig ist, die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen.
- f) Der Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass der Deutsche Bundestag zahlreiche Änderungsvorschläge des Bundesrates in den Gesetzesbeschluss übernommen hat.
- g) Der Bundesrat bedauert, dass dies bei der zentralen Forderung des Bundesrates, nämlich der Absenkung des sogenannten Regelschwellenwerts auf 150 000 versorgte Einwohner, nicht geschehen ist. Damit bleiben zahlreiche essentielle Infrastrukturen, insbesondere in den ländlichen Räumen, weiterhin nicht erfasst.
- h) Der Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass stattdessen den Ländern durch die Änderung des § 5 Absatz 3 i. V. m. dem neu aufgenommenen § 5 Absatz 7 KRITISDachG die Möglichkeit eingeräumt wurde, weitere kritische Anlagen zu identifizieren, bei denen für die betroffene Dienstleistung eine Landesbehörde die zuständige Behörde ist. Er bedauert, dass nach wie vor jedoch offen ist, wie diese Option praktisch umgesetzt werden kann, da die Festlegung der Bewertungskriterien und des Verfahrens zunächst in einer Rechtsverordnung, zu deren Erlass das BMI ermächtigt ist, geregelt werden muss.
- i) Der Bundesrat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Möglichkeit zu abweichenden Landesregelungen wenigstens im Energiebereich in einem Spannungsverhältnis zur systemisch bundesweit organisierten und physikalisch vernetzten Struktur der Energieversorgung steht. Strom- und Gasnetze sind als Verbundsysteme ausgestaltet, deren Stabilität nicht an Landesgrenzen haltmacht. Die Einstufung einzelner Anlagen als kritisch entfaltet daher regelmäßig Auswirkungen über das jeweilige Landesgebiet hinaus. Dies kann in ähnlicher

Form auch für andere Infrastrukturen und Dienstleistungen gelten.

- j) Vor diesem Hintergrund hält der Bundesrat eine frühzeitige Abstimmung zwischen Bund und Ländern bei der Festlegung der maßgeblichen Kriterien im Rahmen der Befassung mit der Rechtsverordnung nach § 5 Absatz 7 KRITISDachG für zwingend erforderlich. Nur durch bundeseinheitlich abgestimmte Maßstäbe lässt sich ein gleichwertiges Schutzniveau gewährleisten und Kriterien der Systemstabilität Rechnung tragen. Andernfalls besteht die Gefahr divergierender Schutzanforderungen in einem technisch nicht teilbaren Infrastruktursystem.
- k) Ferner erwartet der Bundesrat angesichts der angespannten Sicherheitslage, dass das BMI die zahlreichen im Gesetz angelegten Rechtsverordnungen, durch die das Gesetz erst konkret Wirkung entfalten kann, umgehend vorlegt und bei deren Erarbeitung die Länder eng einbezieht.

Begründung zu Buchstaben a bis e:

Die vom Deutschen Bundestag beschlossene Fassung des KRITISDachG führt im Eisenbahnsektor zu einer sachwidrigen Spaltung der Aufsichtsbefugnisse und damit zu einem Systembruch. Während das EBA gemäß § 5 Absatz 1e Nummer 4 AEG bereits heute die zentrale Verantwortung für die technische Sicherheit fast aller relevanten Eisenbahnen in Deutschland trägt, wird die neue Aufgabe der Resilienzprüfung gemäß den §§ 13 und 16 KRITISDachG für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen einseitig den Ländern zugeteilt.

Diese Aufteilung zwingt die betroffenen Eisenbahnen in eine ineffiziente Doppelaufsicht, bei der das EBA die technische Sicherheit überwacht, während die Länder isoliert für den physischen Objektschutz zuständig sind. Dies erzeugt unnötige bürokratische Hürden und birgt das Risiko widersprüchlicher Anordnungen an der Schnittstelle zwischen technischer Betriebssicherheit und Sabotagevorsorge. Nicht zuletzt widerspricht diese Trennung der Systematik anderer Notstandsgesetze wie dem Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG), welches das EBA als alleinige zuständige Behörde für alle Bahnen vorsieht (§ 7 Absatz 2 Nummer 4 VerkLG).

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Länder die Resilienzpläne von nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen prüfen sollen, deren technische Aufsicht über das AEG beim EBA verankert ist. Darüber hinaus führt die zu erwartende Umsetzung der europäischen CER-Richtlinie über die Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen nach dem BSI-Gesetz zu einer massiven Ausweitung der betroffenen Unternehmen, die von den Ländern ohne zusätzlichen finanziellen Ausgleich bewältigt werden müsste.

Nur durch die Bündelung der Kompetenzen beim Bund kann eine bundesweit einheitliche und effektive Sicherheitsarchitektur für den gesamten Schienenverkehr gewährleistet werden.