Leitfaden

DSLV Leitfaden zum Anwendungsbereich des NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz (NIS2UmsuCG)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24

10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Kontakt: Niels Beuck
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer
Leiter Europäische Angelegenheiten | Sicherheitspolitik
Leiter Schienengüterverkehr | Kombinierter Verkehr
E-Mail: NBeuck@dslv.spediteure.de

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

4. Februar 2026

Die in diesem Leitfaden bereitgestellten Informationen wurden sorgfältig recherchiert, geprüft und verarbeitet. Jedoch kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass alle Angaben zu jeder Zeit vollständig, richtig und in letzter Aktualität dargestellt sind. Der DSLV weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Leitfaden nur allgemeine Informationen enthält und auf keinen Fall die rechtliche oder sonstige Beratung für Maßnahmen im Einzelfall ersetzt, die auf der Grundlage der in diesem Leitfaden enthaltenen Fachinformationen ergriffen werden. Soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige falsche Informationen handelt, ist eine Haftung des DSLV ausgeschlossen.

Die Inhalte dieses Leitfadens sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verfassers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Mikroverfilmungen, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Inhaltsverzeichnis

EINFÜHRUNG/VORWORT 6

DISCLAIMER UND METHODISCHE EINORDNUNG 6

1 WAS IST NIS-2? – REGELUNGSANSATZ UND BEDEUTUNG FÜR DIE LOGISTIK 8

1.1 Ausgangspunkt und Zielsetzung der NIS-2-Richtlinie 8

1.2 Umsetzung in Deutschland: das NIS2UmsuCG 8

1.3 Keine eigenständige Erfassung der Logistik als Sektor 9

1.4 Grundsätzliche Einordnung für Logistikunternehmen 9

1.5 Was ist ein Betreiber im Sinne des NIS2UmsuCG? 10

2 BESONDERS WICHTIGE EINRICHTUNGEN (ANLAGE 1 NIS2UMSUCG) 10

2.1 Systematische Vorbemerkung zu Anlage 1 10

2.2 Einrichtungen in Flughäfen 11

2.2.1 Ausgangsfrage und Prüfungsmaßstab 11

2.2.2 „Innerhalb von Flughäfen befindlich“ 11

2.2.3 „Zugehörige Einrichtungen“ 12

2.2.4 „Betreiben“ einer Einrichtung 13

2.2.5 Keine Übertragung luftfahrtsicherheitsrechtlicher Kategorien (§ 9a LuftSiG) 13

2.2.6 Ergebnis 14

2.3 Serviceeinrichtungen im Schienengüterverkehr 14

2.3.1 Ausgangsfrage und Prüfungsmaßstab 14

2.3.2 Normativer Anknüpfungspunkt 15

2.3.3 Begriff der Serviceeinrichtung nach § 2 Nr. 9 AEG 15

2.3.4 Keine automatische Übertragung des eisenbahnrechtlichen Weitbegriffs auf NIS-2 15

2.3.5 Einordnung typischer Logistikstandorte mit Gleisanschluss 16

2.3.6 Betreiberstellung allein genügt nicht 17

2.3.7 Teleologische Reduktion des Tatbestands 17

2.3.8 Ergebnis 18

3 WICHTIGE EINRICHTUNGEN (ANLAGE 2 NIS2UMSUCG) 18

3.1 Systematische Vorbemerkung zu Anlage 2 18

3.2 Post- und Kurierdienste 19

3.2.1 Ausgangsfrage und praktische Relevanz 19

3.2.2 Wortlaut und begriffliche Ausgangslage 19

3.2.3 Systematische Auslegung 19

3.2.4 Abgrenzung zur Speditions- und Stückgutlogistik 20

3.2.5 Logistikdienstleister innerhalb von KEP-Netzen (Hub-zu-Hub, Linehaul) 21
3.2.6 Keine Tatbestandswirkung formaler Postregistrierungen 21
3.2.7 Teleologische Auslegung 22
3.2.8 Ergebnis 22
3.3 Abfalltransporte 22
3.3.1 Ausgangsfrage und Relevanz für die Logistik 22
3.3.2 Normativer Anknüpfungspunkt 23
3.3.3 Bedeutung des Kriteriums „Hauptwirtschaftstätigkeit“ 23
3.3.4 Abgrenzung: Abfallwirtschaft vs. abfallbezogene Transportleistungen 24
3.3.5 Keine Gleichsetzung mit Betreibern abfallwirtschaftlicher Einrichtungen 24
3.3.6 Teleologische Auslegung 25
3.3.7 Abgrenzung zu Mischmodellen 25
3.3.8 Ergebnis 25
3.4 Lebensmittelunternehmen 25
3.4.1 Ausgangsfrage und praktische Bedeutung 25
3.4.2 Normtext und Tatbestandsstruktur 26
3.4.3 Bedeutung der lebensmittelrechtlichen Definition (Art. 3 Nr. 2 VO (EG) 178/2002) 26
3.4.4 Systematische Einschränkung durch das zweite Tatbestandsmerkmal 26
3.4.5 Begriff des Großhandels 27
3.4.6 Industrielle Produktion und Verarbeitung 27
3.4.7 Teleologische Auslegung 28
3.4.8 Ergebnis 28
4 CHECKLISTE ZUR SELBSTPRÜFUNG DER BETROFFENHEIT NACH DEM NIS2UMSUCG - ZUSAMMENFASSUNG 29
4.1 Allgemeine Eingangsvoraussetzungen 29
4.2 Prüfung nach Anlage 1 (besonders wichtige Einrichtungen) 29
4.2.1 Einrichtungen in Flughäfen (Anlage 1 Nr. 2.1.2) 29
4.2.2 Serviceeinrichtungen im Schienengüterverkehr (Anlage 1 Nr. 2.2.2) 30
4.3 Prüfung nach Anlage 2 (wichtige Einrichtungen) 30
4.3.1 Post- und Kurierdienste (Anlage 2 Nr. 1.1.1) 30
4.3.2 Abfallwirtschaft / Abfalltransporte (Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG) 30
4.3.3 Lebensmittelunternehmen (Anlage 2 Nr. 4.1.1) 31
4.4 Ergebnis der Checkliste 31
5 SCHLUSSBEMERKUNGEN 31
5.1 Typische Fehlannahmen in der Praxis 31

5.2 Bedeutung der Einzelfallprüfung 32
5.3 Weiteres Vorgehen 32
WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN 34
VERBANDSSTRUKTUR, LEISTUNGSPROFIL UND LEITLINIEN 35

Einführung/Vorwort

Die Logistik- und Speditionsbranche ist eine zentrale Säule der deutschen und europäischen Wirtschaft. Sie gewährleistet die physische Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung und ist integraler Bestandteil nahezu aller Wertschöpfungs- und Lieferketten. Gleichzeitig ist die Branche in hohem Maße digitalisiert: Transportsteuerung, Lagerverwaltung, Zollabwicklung, Frachtkommunikation und Abrechnung beruhen zunehmend auf komplexen informations- und kommunikationstechnischen Systemen. Cybersicherheitsvorfälle können daher erhebliche betriebliche Auswirkungen entfalten, bis hin zu Produktionsstillständen oder Versorgungsverzögerungen. Vor diesem Hintergrund ist unstreitig, dass Cybersicherheit auch für Logistikunternehmen von wachsender Bedeutung ist – unabhängig von regulatorischen Vorgaben.

Mit der NIS-2-Richtlinie und ihrer Umsetzung durch das NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz (NIS2UmsuCG) hat der europäische und nationale Gesetzgeber jedoch nicht jede wirtschaftlich relevante oder digital abhängige Tätigkeit einer besonderen Cybersicherheitsregulierung unterworfen. Die Regulierung knüpft vielmehr gezielt an bestimmte, gesetzlich definierte Einrichtungen und Tätigkeiten an, deren Ausfall nach Einschätzung des Gesetzgebers gesamtgesellschaftliche oder systemische Auswirkungen hätte. Die Logistikbranche wird dabei nicht als eigenständiger Sektor erfasst. Eine Betroffenheit von Logistik- und Speditionsunternehmen kommt nur in Betracht, wenn sie selbst Tätigkeiten ausüben, die einem ausdrücklich geregelten Tatbestand der Anlagen 1 oder 2 des NIS2UmsuCG zuzuordnen sind, etwa als Betreiber bestimmter Infrastruktureinrichtungen oder als Anbieter klar abgegrenzter Dienste.

Der vorliegende Leitfaden zeigt auf, dass diese Voraussetzungen in der Praxis deutlich seltener erfüllt sind, als es die öffentliche Diskussion oder pauschale Beratungsansätze häufig nahelegen. Er arbeitet heraus, dass klassische Transport-, Umschlags- und Lagerleistungen regelmäßig nicht unter den Anwendungsbereich des NIS2UmsuCG fallen und dass eine bloße Einbindung in Lieferketten oder sicherheitsrechtliche Sonderregime keine automatische Betroffenheit begründet. Zugleich werden die Konstellationen benannt, in denen eine Einstufung als besonders wichtige oder wichtige Einrichtung ausnahmsweise in Betracht kommen kann. Ziel des Leitfadens ist es, Logistikunternehmen eine sachlich fundierte Grundlage für die rechtliche Einordnung ihrer Situation zu geben und eine differenzierte, tatbestandsbezogene Auseinandersetzung mit der NIS-2-Regulierung zu ermöglichen.

Disclaimer und methodische Einordnung

Dieser Leitfaden stellt keine Rechtsberatung dar und ersetzt weder ein rechtsverbindliches Gutachten noch eine behördliche oder gerichtliche Entscheidung. Er dient der juristischen Einordnung und Auslegungshilfe für Logistik- und Speditionsunternehmen im Hinblick auf das NIS2UmsuCG, das der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2555 („NIS-2-Richtlinie“) dient.

Die dargestellten Bewertungen beruhen auf:

- dem Wortlaut des NIS2UmsuCG in der derzeit bekannten Fassung,
- der Systematik der Anlagen 1 und 2 des Gesetzes,
- der zugrunde liegenden NIS-2-Richtlinie sowie
- einer teleologischen und systematischen Auslegung unter Berücksichtigung des Regelungszwecks.

Eine verbindliche Verwaltungspraxis, insbesondere durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI), liegt zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Leitfadens nicht vor. Ebenso fehlt es bislang an gerichtlicher Rechtsprechung zur Auslegung zentraler Tatbestände. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass Aufsichtsbehörden einzelne Begriffe weiter oder anders auslegen, als dies in diesem Leitfaden vertreten wird.

Der Leitfaden verfolgt ausdrücklich keinen Compliance-Ansatz im Sinne einer pauschalen Vorbereitung auf NIS-2-Pflichten, sondern stellt eine argumentative Analyse der tatbestandlichen Grenzen der Regulierung dar. Er zeigt auf, unter welchen Voraussetzungen Logistik- und Speditionsunternehmen nicht unter den Anwendungsbereich des NIS2UmsuCG fallen, ohne zu verkennen, dass einzelne Unternehmen oder Tätigkeiten im Einzelfall erfasst sein können.

Die hier vertretenen Auffassungen stellen eine vertretbare juristische Interpretation dar. Ob sie sich im Konfliktfall durchsetzen, ist letztlich den zuständigen Gerichten vorbehalten. Unternehmen sind daher gehalten, ihre konkrete Situation eigenständig zu prüfen und bei Bedarf qualifizierten Rechtsrat einzuholen.

1 Was ist NIS-2? – Regelungsansatz und Bedeutung für die Logistik

1.1 Ausgangspunkt und Zielsetzung der NIS-2-Richtlinie

Die NIS-2-Richtlinie ist der unionsrechtliche Rahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Cybersicherheitsniveaus innerhalb der Europäischen Union. Sie ersetzt die NIS-Richtlinie aus dem Jahr 2016 und erweitert deren Anwendungsbereich sowohl sachlich als auch personell erheblich.

Ziel der Richtlinie ist es, solche Einrichtungen zu regulieren, deren Ausfall oder Beeinträchtigung erhebliche Auswirkungen auf die öffentliche Sicherheit, die wirtschaftliche Stabilität oder die Versorgung der Bevölkerung haben könnte. Die Regulierung knüpft dabei nicht an jede wirtschaftliche Tätigkeit an, sondern an klar definierte Sektoren und Einrichtungen, die als besonders schutzwürdig angesehen werden.

Die NIS-2-Richtlinie verfolgt damit keinen flächendeckenden Ansatz, sondern einen sektoral und funktional begrenzten Regulierungsansatz. Nicht jede wirtschaftlich relevante Tätigkeit ist erfasst, sondern nur solche, die nach Einschätzung des europäischen Gesetzgebers eine besondere Systemrelevanz aufweisen.

1.2 Umsetzung in Deutschland: das NIS2UmsuCG

In Deutschland wird die Richtlinie durch das NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz (NIS2UmsuCG) umgesetzt. Kern des Gesetzes ist die Einführung zweier Betreiberkategorien, die die bisherigen Regelungen des IT-Sicherheitsgesetzes ablösen und den Anwendungsbereich deutlich erweitern (§ 28 BSIG). Künftig unterliegen zwei Arten von Einrichtungen der Regulierung:

Betreiber besonders wichtiger Einrichtungen (§ 28 Abs. 1 Nr. 4 BSIG) sind

- juristische Personen mit mehr als 250 Mitarbeitenden, oder
- Unternehmen mit einem Umsatz von mehr als 50 Mio. Euro und einer Bilanzsumme größer als 43 Mio. Euro,
- einschließlich der bisherigen KRITIS-Betreiber nach BSI-KritisV,
- zusätzlich müssen die Unternehmen einem der in Anlage 1 genannten Sektoren bzw. Einrichtungsarten angehören.

Betreiber wichtiger Einrichtungen (§ 28 Abs. 2 Nr. 3 BSIG) sind

- juristische Personen mit mindestens 50 Mitarbeitenden, oder
- Unternehmen mit Umsatz und Bilanzsumme jeweils mehr als 10 Mio. Euro und

- das Unternehmen muss den in den Anlagen 1 und 2 genannten Sektoren angehören.

Maßgeblich ist dabei ausschließlich die der jeweiligen Einrichtungsart zuzuordnende Geschäftstätigkeit (§ 28 Abs. 3): *„Bei der Zuordnung zu einer der Einrichtungsarten nach den Anlagen 1 und 2 können solche Geschäftstätigkeiten unberücksichtigt bleiben, die im Hinblick auf die gesamte Geschäftstätigkeit der Einrichtung vernachlässigbar sind.“*

Bereits aus dieser Systematik folgt, dass das NIS2UmsuCG keine allgemeine Unternehmensregulierung darstellt, sondern eine tatbestandlich eng begrenzte Sonderregulierung für bestimmte Einrichtungen.

1.3 Keine eigenständige Erfassung der Logistik als Sektor

Für die Logistik- und Speditionsbranche ist von zentraler Bedeutung, dass das NIS2UmsuCG keinen eigenständigen Logistik- oder Transportsektor vorsieht. Weder in Anlage 1 noch in Anlage 2 findet sich ein Tatbestand, der pauschal auf „Logistikunternehmen“, „Speditionen“ oder „Transportdienstleister“ abstellt.

Eine Betroffenheit von Logistikunternehmen kann daher nicht aus der Branche als solcher, sondern nur mittelbar entstehen, nämlich dann, wenn ein Unternehmen Tätigkeiten ausübt, die einem ausdrücklich geregelten Sektor zuzuordnen sind. Dies betrifft insbesondere:

- bestimmte Einrichtungen im Luftverkehr,
- Serviceeinrichtungen im Eisenbahnsektor,
- Post- und Kurierdienste,
- Logistik- und Transportunternehmen, die Abfälle befördern, sammeln oder im Auftrag Dritter transportieren.
- Tätigkeiten im Lebensmittelgroßhandel oder in der industriellen Lebensmittelverarbeitung oder

Der bloße Umstand, dass Logistikunternehmen Teil komplexer Liefer- und Versorgungsketten sind, genügt für eine Einbeziehung nicht. Das Gesetz knüpft nicht an „Lieferkettenrelevanz“, sondern an konkret definierte Einrichtungen und Funktionen an.

1.4 Grundsätzliche Einordnung für Logistikunternehmen

Für Logistik- und Speditionsunternehmen folgt daraus ein zentraler Grundsatz:

⇨ NIS-2 bedeutet keine automatische Betroffenheit der Logistik

Vielmehr bedarf es in jedem Fall einer tatbestandlichen Prüfung, ob die konkret ausgeübte Tätigkeit unter einen der ausdrücklich geregelten Anwendungsfälle fällt. Reine Transport-, Umschlags- oder Lagerleistungen stellen für sich genommen keinen NIS-2-Tatbestand dar.

Der vorliegende Leitfaden setzt an dieser Stelle an und analysiert im Folgenden die für die Logistikbranche relevanten Tatbestände im Einzelnen, mit dem Ziel, die Grenzen der Regulierung und die Argumente gegen eine Ausdehnung auf klassische Logistikmodelle aufzuzeigen.

1.5 Was ist ein Betreiber im Sinne des NIS2UmsuCG?

Der Betreiberbegriff im NIS2UmsuCG knüpft nicht an Eigentum, sondern an die tatsächliche und rechtliche Betriebshoheit über eine Einrichtung an. Maßgeblich ist, wer die Betriebsverantwortung trägt, also den Betrieb organisiert, über Nutzung und Zugang entscheidet und die technische sowie organisatorische Verantwortung für die Einrichtung innehat. Betreiber ist daher nicht notwendig der Eigentümer, sondern diejenige natürliche oder juristische Person, die den Betrieb der Einrichtung eigenverantwortlich beherrscht.

Ein Mieter kann Betreiber sein, wenn ihm diese Betriebshoheit vertraglich oder faktisch übertragen ist, insbesondere wenn er den laufenden Betrieb eigenständig organisiert, Personal einsetzt und für Wartung, Instandhaltung sowie die eingesetzten IT-Systeme verantwortlich ist. Dies ist bei Logistikimmobilien, Terminals oder Umschlagsanlagen in der Praxis häufig der Fall.

Kein Betreiber ist ein Mieter oder Nutzer hingegen dann, wenn er die Einrichtung lediglich nutzt, ohne eine eigenständige Betriebsorganisation zu unterhalten oder Einfluss auf die technischen und organisatorischen Kernentscheidungen zu haben. Gleiches gilt für reine Dienstleister oder Subunternehmer, die zwar vor Ort tätig sind, aber in eine fremde Betriebsstruktur eingebunden bleiben und keine Gesamtverantwortung für die Einrichtung tragen.

Zusammenfassend gilt: Mieter können Betreiber sein, reine Nutzer, Dienstleister oder Subunternehmer ohne eigenständige Betriebsverantwortung sind es regelmäßig nicht.

2 Besonders wichtige Einrichtungen (Anlage 1 NIS2UmsuCG)

2.1 Systematische Vorbemerkung zu Anlage 1

Anlage 1 des NIS2UmsuCG erfasst solche Einrichtungen, denen der Gesetzgeber eine herausgehobene, systemkritische Bedeutung für das Funktionieren zentraler gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Prozesse beimisst. Die Einstufung als „besonders wichtige Einrichtung“ ist mit strengen regulatorischen Anforderungen des Gesetzes verbunden.

Bereits daraus folgt, dass die in Anlage 1 genannten Tatbestände eng und funktional auszulegen sind. Eine extensive Auslegung, die auch randständige oder lediglich mittelbar beteiligte

Unternehmen einbezieht, widerspräche dem Ausnahmecharakter dieser Kategorie. Anlage 1 ist nicht als Auffangtatbestand konzipiert, sondern als abschließende Aufzählung tatsächlich systemrelevanter Einrichtungen.

Für Logistik- und Speditionsunternehmen ist hervorzuheben, dass Anlage 1 keine logistikbezogene Generalklausel enthält. Eine Betroffenheit kann nur dort entstehen, wo Logistikunternehmen selbst Betreiber einer ausdrücklich genannten kritischen Einrichtung sind. Die bloße Mitwirkung an Transport- oder Lieferprozessen reicht hierfür nicht aus.

2.2 Einrichtungen in Flughäfen

„Flughafenleitungsorgane nach Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 2009/12/EG, Flughäfen nach Artikel 2 Nummer 1 jener Richtlinie, einschließlich der in Anhang II Abschnitt 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführten Flughäfen des Kernnetzes, und Einrichtungen, die innerhalb von Flughäfen befindliche zugehörige Einrichtungen betreiben“ (Anlage 1 Nr. 2.1.2 NIS2UmsuCG)

2.2.1 Ausgangsfrage und Prüfungsmaßstab

Zu prüfen ist, unter welchen Voraussetzungen Logistik- oder Speditionsunternehmen als „Einrichtungen, die innerhalb von Flughäfen befindliche zugehörige Einrichtungen betreiben“, im Sinne von Anlage 1 Nr. 2.1.2 NIS2UmsuCG einzustufen sind.

Die Norm enthält drei kumulative Tatbestandsmerkmale:

1. eine örtliche Komponente („innerhalb von Flughäfen befindlich“),
2. eine funktionale Zuordnung („zugehörige Einrichtungen“) sowie
3. eine Betreiberstellung („betreiben“).

Bereits der Wortlaut spricht dafür, dass nicht jede Tätigkeit mit Bezug zum Luftfrachtverkehr erfasst sein soll, sondern nur solche Einrichtungen, die integraler Bestandteil der Flughafeninfrastruktur sind und von dem betreffenden Unternehmen eigenverantwortlich betrieben werden.

2.2.2 „Innerhalb von Flughäfen befindlich“

Das Tatbestandsmerkmal „innerhalb von Flughäfen befindlich“ ist räumlich und rechtlich zu verstehen. Gemeint sind solche Flächen und Anlagen, die:

- vom Geltungsbereich der Flughafenbetriebsgenehmigung erfasst sind und
- Teil der genehmigten Flughafeninfrastruktur sind.

Hierunter fallen typischerweise:

- Airside-Bereiche,
- dem Flughafen zugeordnete Frachtabfertigungsanlagen,
- Cargo-Terminals, soweit sie funktional und organisatorisch dem Flughafenbetrieb zugeordnet sind,
- Gebäude und Anlagen auf dem Flughafengelände, über die der Flughafenbetreiber die tatsächliche und rechtliche Kontrolle ausübt.

Nicht erfasst sind dagegen Einrichtungen, die lediglich im räumlichen Umfeld eines Flughafens liegen, ohne Teil der Flughafeninfrastruktur zu sein. Dazu zählen insbesondere:

- Logistik- und Speditionslager in benachbarten Gewerbegebieten,
- Forwarder-Hubs außerhalb des genehmigten Flughafengeländes,
- separat angemietete Flächen von Spediteuren oder Airlines ohne infrastrukturelle Einbindung in den Flughafenbetrieb.

Die bloße Nähe zum Flughafen oder die funktionale Nutzung des Flughafens als Verkehrsträger genügt nicht.

2.2.3 „Zugehörige Einrichtungen“

Der Begriff der „zugehörigen Einrichtung“ verlangt mehr als einen sachlichen Bezug zur Luftfracht. Er setzt vielmehr einen organisatorischen oder funktionalen Integrationszusammenhang mit dem Flughafenbetrieb selbst voraus.

Systematisch und teleologisch ist davon auszugehen, dass nur solche Einrichtungen erfasst sind, die:

- integraler Bestandteil der Flughafeninfrastruktur sind,
- dem Betrieb des Flughafens als Verkehrsknotenpunkt dienen und
- deren Funktionsfähigkeit für den Flughafenbetrieb wesentlich ist.

Hierzu zählen insbesondere Einrichtungen,

- die dem Flughafenbetreiber selbst gehören,
- die vom Flughafenbetreiber als Teil seines Betriebsmodells eingesetzt werden oder
- die behördlich oder vertraglich als Bestandteil der Flughafeninfrastruktur klassifiziert sind.

Nicht als „zugehörige Einrichtungen“ anzusehen sind demgegenüber:

- eigenständig tätige Spediteure oder Luftfrachtagenten,

- General Sales Agents,
- externe Lager- oder Umschlagsbetriebe,
- Handling-Agenturen, die ausschließlich im Verhältnis zu Airlines tätig sind und nicht in den Flughafenbetrieb integriert sind.

Der Umstand, dass solche Unternehmen Leistungen für Airlines oder im Luftfrachtprozess erbringen, begründet für sich genommen keine Zugehörigkeit zur Flughafeninfrastruktur.

2.2.4 „Betreiben“ einer Einrichtung

Im Kontext von Einrichtungen in Flughäfen ist der Betreiberbegriff eng und funktionsbezogen auszulegen. Betreiber ist nicht jede Person, die Flächen oder Anlagen auf dem Flughafengelände nutzt, sondern nur derjenige, der die Betriebshoheit über eine der Flughafeninfrastruktur zugehörige Einrichtung ausübt.

Betreiber ist insbesondere, wer:

- die Einrichtung eigenverantwortlich betreibt,
- in die Organisation des Flughafenbetriebs eingebunden ist,
- über Zugang, Nutzung und Sicherheitsmaßnahmen der Einrichtung entscheidet und
- für den ordnungsgemäßen Betrieb gegenüber dem Flughafenbetreiber oder der Aufsicht verantwortlich ist.

Ein Mieter kann Betreiber sein, wenn ihm die Betriebshoheit über eine dem Flughafen zugehörige Einrichtung übertragen wurde. Dagegen sind Spediteure, Handling-Agenten oder Dienstleister, die lediglich Flächen nutzen oder Leistungen für Airlines erbringen, regelmäßig keine Betreiber, solange sie:

- nicht in den Flughafenbetrieb integriert sind,
- keine eigenständige Verantwortung für eine Flughafeninfrastruktureinrichtung tragen und
- keine Rolle als funktionaler Bestandteil des Flughafenbetriebs einnehmen.

Entscheidend ist somit nicht die mietvertragliche Nutzung, sondern die funktionale Eingliederung in den Flughafenbetrieb.

2.2.5 Keine Übertragung luftfahrtsicherheitsrechtlicher Kategorien (§ 9a LuftSiG)

Teilweise wird vertreten, Unternehmen nach § 9a LuftSiG (reglementierte Beauftragte, bekannte Versender) seien bereits deshalb als potenziell besonders wichtige Einrichtungen nach dem NIS2UmsuCG zu betrachten. Diese Auffassung überzeugt nicht.

Das NIS2UmsuCG nimmt keinen Bezug auf luftfahrtsicherheitsrechtliche Kategorien. § 9a LuftSiG regelt Anforderungen an die Sicherheit der Lieferkette, insbesondere Zugangskontrollen und Kontrollmaßnahmen. Er betrifft betriebliche Sicherheitsanforderungen, nicht jedoch den Betrieb kritischer Einrichtungen im Sinne der NIS-2-Systematik.

Beide Regelungsregime verfolgen unterschiedliche Schutzzwecke und sind systematisch voneinander getrennt. Der Status als reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender begründet weder den Betrieb einer Flughafeninfrastruktur noch eine Einstufung als besonders wichtige Einrichtung.

2.2.6 Ergebnis

Ein Logistik- oder Speditionsunternehmen fällt nur dann unter Anlage 1 Nr. 2.1.2 NIS2UmsuCG, wenn es kumulativ:

- eine Einrichtung innerhalb des genehmigten Flughafengeländes betreibt,
- diese Einrichtung funktional und organisatorisch Bestandteil der Flughafeninfrastruktur ist und
- das Unternehmen selbst Betreiber dieser Einrichtung ist.

Die bloße Beteiligung an der Luftfrachtlogistik, Tätigkeiten für Airlines oder ein Status nach § 9a LuftSiG reichen hierfür nicht aus. In der weit überwiegenden Zahl der Fälle sind Logistikunternehmen im Luftfrachtbereich nach dieser Rechtsauffassung nicht als besonders wichtige Einrichtungen im Sinne des NIS2UmsuCG einzuordnen.

2.3 Serviceeinrichtungen im Schienengüterverkehr

„Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 2 Absatz 3 AEG, einschließlich Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 2 Nummer 9 AEG“ (Anlage 1 Nr. 2.2.2 NIS2UmsuCG)

2.3.1 Ausgangsfrage und Prüfungsmaßstab

Zu prüfen ist, ob und unter welchen Voraussetzungen Logistik- oder Speditionsunternehmen, die über einen eigenen Gleisanschluss verfügen oder Umschlags-, Rangier- oder Terminalleistungen im Schienengüterverkehr erbringen, als **„**Betreiber einer Serviceeinrichtung“ im Sinne von Anlage 1 Nr. 2.2.2 NIS2UmsuCG einzuordnen sind und damit als besonders wichtige Einrichtungen gelten.

Die Norm knüpft nicht an jede schienenseitige Tätigkeit an, sondern stellt ausdrücklich auf:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie

- Betreiber von Serviceeinrichtungen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ab.

Für klassische Speditionsunternehmen kommt regelmäßig allein die zweite Alternative in Betracht.

2.3.2 Normativer Anknüpfungspunkt

Anlage 1 Nr. 2.2.2 NIS2UmsuCG erfasst:

„Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 2 Absatz 3 AEG, einschließlich Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 2 Nummer 9 AEG."

Damit übernimmt das NIS2UmsuCG Begriffe aus dem Eisenbahnregulierungsrecht, ohne sie eigenständig zu definieren. Diese Verweisung ist jedoch nicht isoliert, sondern zweckgerichtet im Kontext der NIS-2-Regulierung auszulegen.

2.3.3 Begriff der Serviceeinrichtung nach § 2 Nr. 9 AEG

Nach § 2 Nr. 9 AEG sind Serviceeinrichtungen:

„Anlagen, einschließlich Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, um eine oder mehrere der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können."

Die in Bezug genommene Anlage 2 ERegG nennt unter anderem:

- Güterterminals,
- Abstellgleise,
- Rangier- und Umschlaganlagen,
- Hilfseinrichtungen mit Schienenbezug.

Diese Definition ist bewusst weit gefasst, da sie primär wettbewerbs- und zugangsrechtlichen Zwecken dient. Ziel des Eisenbahnregulierungsrechts ist es, diskriminierungsfreien Zugang zu relevanter Infrastruktur zu gewährleisten, nicht jedoch, zwischen kritischen und nichtkritischen Infrastrukturen zu differenzieren.

2.3.4 Keine automatische Übertragung des eisenbahnrechtlichen Weitbegriffs auf NIS-2

Gerade aus diesem Regelungszweck folgt, dass der eisenbahnrechtliche Begriff der Serviceeinrichtung nicht ungefiltert auf das NIS2UmsuCG übertragen werden kann.

Das NIS2UmsuCG verfolgt einen anderen Schutzzweck:

- Schutz vor erheblichen gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen infolge von Cybervorfällen,
- Fokussierung auf systemkritische Einrichtungen.

Die Bezugnahme auf § 2 Nr. 9 AEG ist daher funktional zu verstehen: Erfasst sein sollen nur solche Serviceeinrichtungen, die nach Art, Umfang und Bedeutung eine vergleichbare Systemrelevanz aufweisen wie Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst.

Eine extensive Auslegung, wonach jede private Umschlagsanlage mit Gleisanschluss als besonders wichtige Einrichtung gilt, würde den Ausnahmecharakter der Anlage 1 unterlaufen und das Anwendungsfeld der Norm erheblich überschreiten.

2.3.5 Einordnung typischer Logistikstandorte mit Gleisanschluss

Typische Konstellationen in der Praxis sind:

- private Gleisanschlüsse auf Betriebsgeländen von Speditionen,
- Railports mit multimodalem Umschlag Straße/Schiene,
- Lager- und Terminalstandorte mit gelegentlichem Rangierbetrieb.

Zwar können solche Anlagen nach eisenbahnrechtlichen Maßstäben Serviceeinrichtungen sein, entscheidend ist jedoch die funktionale Einordnung im Kontext von NIS-2.

Gegen eine Einstufung als besonders wichtige Einrichtung sprechen insbesondere folgende Gesichtspunkte:

1. **Fehlende Systemrelevanz**
   Private Gleisanschlüsse dienen regelmäßig nur dem eigenen Betrieb oder einem begrenzten Nutzerkreis. Ihr Ausfall beeinträchtigt weder den überregionalen Schienenverkehr noch die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems als Ganzes.
2. **Lokale Bedeutung statt Netzknotenfunktion**
   Besonders wichtige Einrichtungen im Sinne von NIS-2 sind solche, deren Störung kaskadierende Auswirkungen haben kann. Private Umschlagsgleise oder Railports erfüllen diese Voraussetzung regelmäßig nicht.
3. **Substituierbarkeit**
   Logistikstandorte mit Gleisanschluss sind typischerweise ersetzbar oder umgehbar. Dies unterscheidet sie von systemrelevanten Rangierbahnhöfen, Knotenpunkten oder zentralen Terminals.
4. **Kein Bezug zum öffentlichen Netzbetrieb**
   Viele private Gleisanschlüsse sind ausschließlich betriebsintern genutzt und weder für den allgemeinen Eisenbahnverkehr geöffnet noch strukturell darauf ausgerichtet.

2.3.6 Betreiberstellung allein genügt nicht

Der Begriff des „Betreibers“ einer Serviceeinrichtung knüpft im NIS2UmsuCG – ebenso wie im Eisenbahnrecht – nicht an Eigentumsverhältnisse, sondern an die tatsächliche und rechtliche Betriebshoheit über die betreffende Anlage an. Betreiber ist diejenige natürliche oder juristische Person, die unter Berücksichtigung der tatsächlichen, organisatorischen und rechtlichen Umstände den Betrieb der Serviceeinrichtung eigenverantwortlich organisiert und beherrscht.

Eine Betreiberstellung kann daher sowohl bei Eigentümern als auch bei Mietern oder Pächtern vorliegen, sofern diesen die maßgebliche Betriebsverantwortung übertragen ist. Maßgeblich ist insbesondere, wer:

- über Nutzung und Zugang zur Anlage entscheidet,
- die technische und organisatorische Betriebsführung innehat,
- Personal einsetzt und Betriebsabläufe steuert,
- sowie die Verantwortung für den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb trägt.

Demgegenüber sind bloße Nutzer, Mitnutzer, Dienstleister oder Subunternehmer regelmäßig keine Betreiber, wenn sie keine eigenständige Betriebsorganisation unterhalten, in eine fremde Betriebsstruktur eingebunden sind und keine Gesamtverantwortung für die Serviceeinrichtung tragen.

Zwar ist ein Speditionsunternehmen, das einen Gleisanschluss, einen Railport oder ein Umschlagterminal eigenständig betreibt, regelmäßig auch Betreiber im eisenbahnrechtlichen Sinne. Diese Betreiberstellung ist jedoch nur ein Tatbestandsmerkmal und für sich genommen nicht ausreichend, um eine Einstufung als besonders wichtige Einrichtung nach Anlage 1 Nr. 2.2.2 NIS2UmsuCG zu begründen.

Das NIS2UmsuCG setzt zusätzlich voraus, dass die betriebene Serviceeinrichtung nach Sinn und Zweck der Norm eine kritische Bedeutung für den Schienengüterverkehr hat. Die Betreiberstellung an einer Anlage, die lediglich lokale oder betriebsinterne Funktionen erfüllt und keine systemrelevante Rolle im Eisenbahnsystem einnimmt, führt daher nicht zur Einstufung als besonders wichtige Einrichtung.

2.3.7 Teleologische Reduktion des Tatbestands

Eine teleologische Reduktion des Tatbestands ist geboten.

Der Gesetzgeber wollte mit Anlage 1 Nr. 2.2.2 unter anderem:

- zentrale Eisenbahninfrastruktur
- systemrelevante Güterterminals
- wesentliche Knotenpunkte des Schienengüterverkehrs

erfassen, nicht jedoch das breite Feld betriebsnotwendiger, aber nicht systemkritischer Logistikanlagen.

Diese Auslegung entspricht:

- dem Ausnahmecharakter der Kategorie „besonders wichtige Einrichtungen“,
- der Systematik der NIS-2-Richtlinie,
- sowie dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

2.3.8 Ergebnis

Ein Logistik- oder Speditionsunternehmen ist nicht allein deshalb eine besonders wichtige Einrichtung nach Anlage 1 Nr. 2.2.2 NIS2UmsuCG, weil es über einen Gleisanschluss verfügt oder Umschlagsleistungen im Schienengüterverkehr erbringt.

Eine Einstufung kommt nur in Betracht, wenn kumulativ:

- tatsächlich eine Serviceeinrichtung im eisenbahnrechtlichen Sinne vorliegt,
- das Unternehmen der Betreiber dieser Einrichtung ist,
- die allgemeinen Größenkriterien erfüllt sind und
- die Serviceeinrichtung nach ihrer Funktion und Bedeutung systemrelevant für den Schienengüterverkehr ist.

Private Gleisanschlüsse, Railports und logistische Umschlagstandorte erfüllen diese Voraussetzungen im Regelfall nicht. Sie sind betriebswirtschaftlich relevant, aber keine kritischen Infrastrukturen im Sinne des NIS2UmsuCG.

3 Wichtige Einrichtungen (Anlage 2 NIS2UmsuCG)

3.1 Systematische Vorbemerkung zu Anlage 2

Anlage 2 des NIS2UmsuCG erfasst sogenannte wichtige Einrichtungen. Diese Kategorie ist gegenüber Anlage 1 zwar regulatorisch weniger streng ausgestaltet, bleibt aber gleichwohl eine tatbestandlich begrenzte Sonderregulierung. Auch Anlage 2 ist als abschließende Aufzählung konzipiert und darf nicht als Auffangtatbestand für wirtschaftlich relevante Tätigkeiten verstanden werden, die keiner anderen Kategorie zugeordnet sind.

Für Logistik- und Speditionsunternehmen ist hervorzuheben, dass Anlage 2 – ebenso wie Anlage 1 – keine generelle Erfassung der Logistikbranche vorsieht. Eine Einordnung als wichtige Einrichtung setzt stets voraus, dass ein Unternehmen selbst einen der ausdrücklich genannten

Dienste erbringt. Die bloße Mitwirkung an Liefer- oder Transportprozessen reicht auch hier nicht aus.

3.2 Post- und Kurierdienste

„Anbieter von Postdienstleistungen nach § 3 Nummer 15 PostG, einschließlich Anbieter von Kurierdiensten“ (Anlage 2 Nr. 1.1.1 NIS2UmsuCG)

3.2.1 Ausgangsfrage und praktische Relevanz

Zu prüfen ist, ob und unter welchen Voraussetzungen Logistik- oder Speditionsunternehmen als Post- oder Kurierdienste im Sinne von Anlage 2 Nr. 1.1.1 NIS2UmsuCG einzustufen sind.

Dieser Tatbestand ist für die Logistikbranche von besonderer praktischer Bedeutung, da zahlreiche Speditionen formal als Postdienstleister registriert sind oder in Teilsegmenten paketähnliche Sendungen transportieren, ohne jedoch klassische Post- oder Kurierdienste zu betreiben. In der Praxis besteht hier ein erhebliches Risiko überdehnter Auslegung.

3.2.2 Wortlaut und begriffliche Ausgangslage

Anlage 2 Nr. 1.1.1 NIS2UmsuCG nennt ausdrücklich:

„Post- und Kurierdienste“

Der Gesetzgeber verzichtet auf eine eigenständige Definition und knüpft damit ersichtlich an das postrechtlich geprägte Begriffsverständnis an, wie es unionsrechtlich insbesondere durch die Richtlinie 97/67/EG und national durch das Postgesetz (PostG) vorgeformt ist. Dass der deutsche Gesetzgeber den Begriff „Express“ im NIS2UmsuCG nicht ausdrücklich übernommen hat, spricht dafür, den Tatbestand nicht weiter, sondern eng am klassischen Verständnis von Post- und Kurierdiensten auszulegen.

Post- und Kurierdienste sind dabei funktional zu verstehen. Sie umfassen auch zeitkritische Zustellformen. Maßgeblich bleibt die End-to-End-Erbringung eines Zustelldienstes gegenüber Absendern und Empfängern.

Kennzeichnend für beide Dienstarten ist die gewerbsmäßige Beförderung adressierter Sendungen mit Endkundenbezug und einer durchgängigen Zustellverantwortung.

3.2.3 Systematische Auslegung

Die systematische Stellung des Tatbestands innerhalb der Anlage 2 spricht gegen eine Erfassung allgemeiner Transport- oder Logistikdienstleistungen. Post- und Kurierdienste werden im Rahmen der NIS-2-Regulierung nicht als Teil der allgemeinen Güterlogistik verstanden,

sondern als Dienste mit besonderer Bedeutung für die gesellschaftlich und wirtschaftlich relevante Übermittlung und Zustellung adressierter Sendungen.

Geschützt werden soll damit die Funktionsfähigkeit einer organisierten Zustell- und Verteilinfrastruktur, die – vergleichbar mit anderen gesellschaftlich relevanten Übermittlungsdiensten – die zuverlässige, flächendeckende und zeitkritische Zustellung solcher Sendungen gewährleistet, deren Ausfall über rein betriebswirtschaftliche Schäden hinausgehende Auswirkungen haben kann.

Charakteristisch für Post- und Kurierdienste sind daher insbesondere:

- die gewerbsmäßige Beförderung adressierter Einzel- oder Massensendungen,
- eine durchgängige End-to-End-Verantwortung von der Abholung bis zur Zustellung,
- der Betrieb eigener Sortier- und Verteilstrukturen, sowie
- eine eigene Zustellorganisation gegenüber dem Endempfänger.

Diese Merkmale prägen die Struktur von Post- und Kurierdiensten und unterscheiden sie grundlegend von klassischer Speditions- und Stückgutlogistik, bei der regelmäßig lediglich einzelne Transport- oder Umschlagsegmente übernommen werden.

3.2.4 Abgrenzung zur Speditions- und Stückgutlogistik

Speditionsunternehmen – insbesondere im Stückgut-, LTL- oder FTL-Bereich – erbringen typischerweise Transportleistungen für Geschäftskunden, und keine Post- oder Kurierdienste im rechtlichen Sinne. Zwar können im Rahmen solcher Verkehre auch adressierte Einzelsendungen zugestellt werden, teilweise auch an Endkunden. Diese Tätigkeiten sind jedoch nicht strukturprägend für das Geschäftsmodell.

Kennzeichnend für diese Unternehmen ist, dass sie:

- überwiegend palettierte oder gebündelte Güter transportieren,
- adressierten Einzelsendungen nicht als dominierendes Leistungsmerkmal, sondern lediglich als Teil eines gebündelten Transportkonzepts befördern,
- keine eigene flächendeckende, an die Endkunden gerichtete Zustellorganisation unterhalten,
- häufig lediglich Teilstrecken oder Transportsegmente innerhalb arbeitsteiliger Logistikketten übernehmen.

Auch wenn einzelne Sendungen äußerlich paketähnlich sind oder in Einzelfällen an konkrete Adressen geliefert werden, fehlt es regelmäßig an einer auf die durchgängige End-to-End-Zustellung adressierter Sendungen ausgerichteten Struktur, wie sie für Post- oder Kurierdienste charakteristisch ist.

3.2.5 Logistikdienstleister innerhalb von KEP-Netzen (Hub-zu-Hub, Linehaul)

Logistikunternehmen, die im Auftrag von Post- oder Kurierdiensten tätig sind, ohne selbst als solche Diensteanbieter aufzutreten, fallen regelmäßig nicht unter Anlage 2 Nr. 1.1.1 NIS2UmsuCG.

Dies gilt insbesondere für Unternehmen, die ausschließlich oder überwiegend Hub-zu-Hub-Transporte, Linehaul-Verkehre oder sonstige Umschlagverkehre innerhalb der Logistikkette eines Post- oder Kurierdienstes durchführen. Diese Unternehmen erbringen lediglich Transportleistungen innerhalb einer arbeitsteilig organisierten Dienstleistung, ohne selbst Träger des Post- oder Kurierdienstes zu sein.

Maßgeblich ist, dass diese Unternehmen:

- keine End-to-End-Verantwortung für Sendungen tragen,
- nicht gegenüber Absendern oder Empfängern auftreten,
- keine eigene Sortier- oder Zustellorganisation betreiben und
- lediglich ein austauschbares Transportsegment innerhalb einer fremden Dienstleistung erbringen.

Der Umstand, dass Post- oder Paketsendungen transportiert werden, begründet für sich genommen keine Einstufung als Post- oder Kurierdienst. Entscheidend ist allein, ob das Unternehmen selbst einen solchen Dienst betreibt und hierfür die Gesamtverantwortung trägt.

Logistikdienstleister, die neben solchen KEP-Teilsegmenten auch sonstige Transportleistungen erbringen, sind daher regelmäßig nicht als wichtige Einrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nr. 1.1.1 NIS2UmsuCG einzustufen.

3.2.6 Keine Tatbestandswirkung formaler Postregistrierungen

Besondere praktische Bedeutung hat die Frage, ob eine formale Registrierung als Postdienstleister automatisch zur Einstufung als wichtige Einrichtung führt. Dies ist zu verneinen.

Maßgeblich ist nicht der formale Status, sondern die tatsächlich ausgeübte Tätigkeit. Das NIS2UmsuCG knüpft – ebenso wie die NIS-2-Richtlinie – funktional an den realen Betrieb an. Entscheidend ist, ob das Unternehmen faktisch Post- oder Kurierdienste erbringt.

Unternehmen, die zwar aus historischen oder administrativen Gründen als Postdienstleister registriert sind, tatsächlich aber keine adressierten Sendungen mit eigener End-to-End-Verantwortung befördern, erfüllen den Tatbestand nicht. Maßgeblich ist nicht der formale Registerstatus, sondern die tatsächlich ausgeübte Tätigkeit; eine rein formale Registrierung begründet daher keine NIS-2-Betroffenheit.

3.2.7 Teleologische Auslegung

Der Regelungszweck der Norm bestätigt dieses enge Verständnis.

Der Gesetzgeber wollte mit Anlage 2 Nr. 1.1.1 solche Dienste erfassen, deren Ausfall:

- die Kommunikation zwischen Bürgern, Unternehmen und staatlichen Stellen beeinträchtigen,
- wirtschaftlich relevante Zustellprozesse unterbrechen oder
- zeitkritische Sendungen (zum Beispiel Dokumente, Ersatzteile, Medikamente) gefährden würde.

Stückgut- und Speditionsverkehre erfüllen diese Funktion nicht. Sie sind Teil der allgemeinen Güterlogistik, nicht jedoch der kritischen Kommunikations- oder Zustellinfrastruktur. Ihr Ausfall ist betriebswirtschaftlich relevant, aber regelmäßig nicht systemgefährdend im Sinne der NIS-2-Regulierung.

3.2.8 Ergebnis

Ein Logistik- oder Speditionsunternehmen ist nur dann als wichtige Einrichtung nach Anlage 2 Nr. 1.1.1 NIS2UmsuCG einzustufen, wenn es im Kern Post- oder Kurierdienste erbringt. Dies setzt voraus, dass das Unternehmen:

- adressierte Sendungen gewerbsmäßig befördert,
- eine eigene End-to-End-Zustellverantwortung trägt und
- über eine eigene Sortier- und Zustellorganisation verfügt.

Reine Speditions-, Stückgut-, LTL-, FTL- oder Containerlogistik fällt nicht unter diesen Tatbestand, auch dann nicht, wenn einzelne Sendungen paketähnlich sind oder eine formale Postregistrierung besteht.

3.3 Abfalltransporte

„Unternehmen der Abfallbewirtschaftung nach § 3 Absatz 14 KrWG, ausgenommen Unternehmen, für die Abfallbewirtschaftung nicht ihre Hauptwirtschaftstätigkeit ist“ (Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG – Abfallwirtschaft)

3.3.1 Ausgangsfrage und Relevanz für die Logistik

Zu prüfen ist, ob Logistik- und Transportunternehmen, die Abfälle befördern oder im Auftrag Dritter transportieren, als Unternehmen der Abfallbewirtschaftung im Sinne von Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG einzustufen sind und damit als wichtige Einrichtungen gelten.

Der Tatbestand ist für die Logistikbranche von erheblicher praktischer Bedeutung, da zahlreiche Unternehmen regelmäßig Abfälle transportieren oder entsorgungslogistische Leistungen erbringen, ohne dass die Abfallbewirtschaftung ihre Hauptwirtschaftstätigkeit darstellt. Es besteht daher die Gefahr, dass Transportleistungen vorschnell mit einer sektoralen Betroffenheit gleichgesetzt werden.

3.3.2 Normativer Anknüpfungspunkt

Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG erfasst ausdrücklich:

„Unternehmen der Abfallbewirtschaftung nach § 3 Absatz 14 KrWG, ausgenommen Unternehmen, für die Abfallbewirtschaftung nicht ihre Hauptwirtschaftstätigkeit ist."

Der Tatbestand verweist damit doppelt einschränkend:

1. auf die Legaldefinition der Abfallbewirtschaftung im Kreislaufwirtschaftsgesetz und
2. auf das zusätzliche Kriterium der Hauptwirtschaftstätigkeit.

Nach § 3 Abs. 14 KrWG umfasst Abfallbewirtschaftung insbesondere:

- das Sammeln,
- Befördern,
- Lagern,
- Behandeln,
- Verwerten und
- Beseitigen von Abfällen.

Diese Definition ist bewusst weit gefasst und dient primär umwelt- und abfallrechtlichen Zwecken. Sie wird im NIS2UmsuCG jedoch nicht unmodifiziert übernommen, sondern durch das Erfordernis der Hauptwirtschaftstätigkeit qualitativ begrenzt.

3.3.3 Bedeutung des Kriteriums „Hauptwirtschaftstätigkeit"

Das NIS2UmsuCG macht ausdrücklich deutlich, dass nicht jedes Unternehmen, das Tätigkeiten der Abfallbewirtschaftung im Sinne des KrWG ausübt, automatisch als wichtige Einrichtung gilt. Erfasst werden nur solche Unternehmen, für die Abfallbewirtschaftung den wirtschaftlichen Schwerpunkt bildet.

Die Abfallbewirtschaftung ist Hauptwirtschaftstätigkeit, wenn sie:

- den prägenden Unternehmenszweck darstellt,
- den überwiegenden Teil der Wertschöpfung ausmacht und

- die organisatorische, personelle und wirtschaftliche Struktur des Unternehmens bestimmt.

Unternehmen, bei denen die Beförderung von Abfällen lediglich eine Neben- oder Unterstützungsleistung innerhalb eines breiteren Logistik- oder Transportportfolios darstellt, erfüllen dieses Kriterium regelmäßig nicht.

3.3.4 Abgrenzung: Abfallwirtschaft vs. abfallbezogene Transportleistungen

Logistik- und Transportunternehmen, die Abfälle befördern, können zwar Tätigkeiten der Abfallbewirtschaftung im Sinne des § 3 Abs. 14 KrWG ausüben. Dies allein genügt jedoch nicht für eine Einstufung nach Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG.

Typischerweise gilt für reine Abfalltransporteure:

- Sie entscheiden nicht über Entsorgungswege oder -methoden.
- Sie tragen keine abfallwirtschaftliche Gesamtverantwortung.
- Sie betreiben keine Behandlungs-, Verwertungs- oder Beseitigungsanlagen.
- Sie erbringen eine dienstleistende Beförderungsleistung im Auftrag Dritter.

Die Genehmigungsbedürftigkeit oder besondere Regulierung von Abfalltransporten ändert nichts daran, dass diese Tätigkeiten funktional unterstützend bleiben und nicht den wirtschaftlichen Schwerpunkt des Unternehmens prägen müssen.

Diese Abgrenzung entspricht zugleich dem Zweck der NIS-2-Regulierung im Abfallsektor. Erfasst werden sollen nur solche Unternehmen, deren Ausfall die Entsorgungssicherheit insgesamt gefährden könnte. Reine Abfalltransporte sind regelmäßig substituierbar und beeinträchtigen bei Ausfall nicht die Funktionsfähigkeit des Abfallwirtschaftssystems als Ganzes.

3.3.5 Keine Gleichsetzung mit Betreibern abfallwirtschaftlicher Einrichtungen

Erfasst werden demgegenüber Unternehmen, die selbst zentrale Einrichtungen der Abfallbewirtschaftung betreiben, etwa:

- Abfallbehandlungs- oder Sortieranlagen,
- Verbrennungsanlagen,
- Deponien, oder
- sonstige Einrichtungen mit eigenständiger Entsorgungsverantwortung.

Diese Unternehmen steuern Entsorgungsprozesse, tragen Verantwortung für Umwelt- und Gesundheitsschutz und nehmen eine systemrelevante Stellung im Abfallwirtschaftssystem ein. Für sie stellt die Abfallbewirtschaftung regelmäßig die Hauptwirtschaftstätigkeit dar.

3.3.6 Teleologische Auslegung

Die vorstehende tatbestandliche Abgrenzung wird durch den Schutzzweck der Regelung bestätigt.

3.3.7 Abgrenzung zu Mischmodellen

Eine Betroffenheit kann nur dann in Betracht kommen, wenn ein Unternehmen:

- neben Transportleistungen selbst Betreiber abfallwirtschaftlicher Anlagen ist oder
- die Abfallbewirtschaftung organisatorisch und wirtschaftlich insgesamt verantwortet (z. B. als kommunaler Entsorgungsträger oder Konzessionsnehmer).

In diesen Fällen folgt die Einstufung jedoch aus der Haupttätigkeit als Abfallbewirtschaftungsunternehmen, nicht aus der Transportleistung als solcher.

3.3.8 Ergebnis

Reine Abfalltransporte begründen keine Einstufung als wichtige Einrichtung nach Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG.

- Logistik- und Transportunternehmen sind nur dann betroffen, wenn:
- sie als Unternehmen der Abfallbewirtschaftung im Sinne des § 3 Abs. 14 KrWG tätig sind und
- die Abfallbewirtschaftung ihre Hauptwirtschaftstätigkeit darstellt.

Der bloße Transport von Abfällen – auch gefährlicher oder besonders überwachungsbedürftiger Abfälle – genügt hierfür nicht.

3.4 Lebensmittelunternehmen

„Lebensmittelunternehmen nach Artikel 3 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002, die im Großhandel sowie in der industriellen Produktion und Verarbeitung tätig sind“ (Anlage 2 Nr. 4.1.1 NIS2UmsuCG)

3.4.1 Ausgangsfrage und praktische Bedeutung

Zu klären ist, ob Logistik- und Speditionsunternehmen, die Transport-, Umschlags- oder Lagerleistungen für Lebensmittel erbringen, als wichtige Einrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nr. 4.1.1 NIS2UmsuCG einzustufen sind.

Der Tatbestand ist für die Logistikbranche deshalb besonders relevant, weil der Gesetzgeber zur Beschreibung der erfassten Unternehmen auf eine sehr weit gefasste

lebensmittelrechtliche Definition zurückgreift, diese jedoch zugleich einschränkt. Daraus ergibt sich ein erhebliches Auslegungspotenzial, das einer präzisen systematischen Analyse bedarf.

3.4.2 Normtext und Tatbestandsstruktur

Anlage 2 Nr. 4.1.1 NIS2UmsuCG erfasst:

„Lebensmittelunternehmen nach Artikel 3 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002, die im Großhandel sowie in der industriellen Produktion und Verarbeitung tätig sind."

Bereits der Wortlaut macht deutlich, dass es sich um einen zweistufigen Tatbestand handelt:

1. Lebensmittelunternehmen im Sinne von Art. 3 Nr. 2 VO (EG) 178/2002 und
2. Tätigkeit im Großhandel oder in der industriellen Produktion oder Verarbeitung.

Beide Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein. Das zweite Tatbestandsmerkmal ist nicht deklaratorisch, sondern tatbestandlich begrenzend.

3.4.3 Bedeutung der lebensmittelrechtlichen Definition (Art. 3 Nr. 2 VO (EG) 178/2002)

Nach Art. 3 Nr. 2 VO (EG) 178/2002 sind Lebensmittelunternehmen:

„[…] alle Unternehmen, gleichgültig, ob sie auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind oder nicht und ob sie öffentlich oder privat sind, die eine mit der Produktion, der Verarbeitung und dem Vertrieb von Lebensmitteln zusammenhängende Tätigkeit ausführen".

Diese Definition ist bewusst sehr weit gefasst und dient primär lebensmittelrechtlichen Zielen, insbesondere:

- Hygiene,
- Rückverfolgbarkeit,
- Lebensmittelsicherheit entlang der gesamten Kette.

Sie ist nicht für regulatorische Abgrenzungen im Bereich der Cybersicherheit konzipiert. Gerade deshalb hat der nationale Gesetzgeber im NIS2UmsuCG eine zusätzliche funktionale Einschränkung vorgenommen.

3.4.4 Systematische Einschränkung durch das zweite Tatbestandsmerkmal

Die Formulierung „die im Großhandel sowie in der industriellen Produktion und Verarbeitung tätig sind" stellt eine bewusste und abschließende Eingrenzung dar.

Wäre es Ziel des Gesetzgebers gewesen, sämtliche Tätigkeiten entlang der Lebensmittelkette – einschließlich Transport und Lagerung – zu erfassen, hätte es nahegelegen, den Tatbestand bereits mit der Bezugnahme auf Art. 3 Nr. 2 VO (EG) 178/2002 abzuschließen. Die zusätzliche Tätigkeitsbeschreibung wäre dann entbehrlich gewesen.

Dass der Gesetzgeber dennoch eine zweite Stufe eingefügt hat, zeigt, dass nicht jedes Lebensmittelunternehmen im lebensmittelrechtlichen Sinne zugleich eine wichtige Einrichtung im Sinne des NIS2UmsuCG sein soll. Erfasst werden vielmehr nur solche Unternehmen, die eine zentrale wirtschaftliche oder versorgungsrelevante Funktion wahrnehmen.

3.4.5 Begriff des Großhandels

Der Großhandel ist weder im NIS2UmsuCG noch in der NIS-2-Richtlinie eigenständig definiert. Nach allgemeinem handels- und wirtschaftsrechtlichem Verständnis ist Großhandel jedoch gekennzeichnet durch:

- den Einkauf von Waren,
- deren Weiterverkauf an gewerbliche Abnehmer,
- regelmäßig verbunden mit Eigentumsübergang,
- Sortimentsbildung,
- Preisgestaltung und
- eigenem wirtschaftlichen Risiko.

Logistik- und Speditionsunternehmen erfüllen diese Merkmale typischerweise nicht. Sie:

- kaufen oder verkaufen keine Lebensmittel,
- tragen kein Waren- oder Preisrisiko,
- verfügen nicht über die Dispositions- und Marktmacht eines Großhändlers.

Die Erbringung von Transport-, Umschlags- oder Lagerleistungen für einen Großhändler macht das Logistikunternehmen nicht selbst zum Großhändler. Tätigkeit für den Großhandel ist nicht gleich Tätigkeit als Großhandel.

3.4.6 Industrielle Produktion und Verarbeitung

Auch die Tatbestandsalternative der industriellen Produktion oder Verarbeitung zielt auf Tätigkeiten ab, bei denen das Lebensmittel selbst physisch verändert wird. Gemeint sind insbesondere:

- Herstellung,
- Mischung,

- Zerkleinerung,
- Portionierung,
- Weiterverarbeitung oder
- Verpackungsvorgänge mit produktveränderndem Charakter.

Reine logistische Tätigkeiten – selbst bei temperaturgeführter Lagerung oder komplexen Umschlagsprozessen – erfüllen diese Voraussetzungen nicht. Die bloße Sicherstellung der physischen Bewegung oder Lagerung von Lebensmitteln stellt keine industrielle Verarbeitung oder Produktion dar.

3.4.7 Teleologische Auslegung

Der Zweck der Regelung bestätigt diese enge Auslegung.

Mit Anlage 2 Nr. 4.1.1 wollte der Gesetzgeber solche Unternehmen erfassen, deren Ausfall:

- unmittelbar die Lebensmittelversorgung gefährden könnte,
- zentrale Markt- oder Produktionsstufen betrifft oder
- aufgrund wirtschaftlicher Konzentration besondere Risiken birgt.

Großhandel und industrielle Verarbeitung sind typischerweise solche kritischen Knotenpunkte. Reine Logistikdienstleistungen sind demgegenüber regelmäßig:

- austauschbar,
- dezentral organisiert und
- nicht mit einer eigenständigen Versorgungsverantwortung verbunden.

Der Gesetzgeber hat den Einzelhandel und die reine Logistik folgerichtig nicht in den Tatbestand aufgenommen.

3.4.8 Ergebnis

Logistik- und Speditionsunternehmen können zwar unter die weite lebensmittelrechtliche Definition des Art. 3 Nr. 2 VO (EG) 178/2002 fallen. Sie erfüllen jedoch regelmäßig nicht das zweite, einschränkende Tatbestandsmerkmal der Anlage 2 Nr. 4.1.1 NIS2UmsuCG.

Ein Unternehmen ist nur dann als wichtige Einrichtung nach dieser Vorschrift einzustufen, wenn es selbst:

- Lebensmittel-Großhandel betreibt oder
- industrielle Lebensmittelproduktion oder -verarbeitung vornimmt.

Reine Transport-, Umschlags- und Lagerleistungen – auch wenn sie ausschließlich für Lebensmittelunternehmen erbracht werden – begründen keine Betroffenheit nach Anlage 2 Nr. 4.1.1 NIS2UmsuCG.

4 Checkliste zur Selbstprüfung der Betroffenheit nach dem NIS2UmsuCG - Zusammenfassung

Die nachfolgende Checkliste dient der strukturierenden Selbstprüfung. Sie ersetzt keine rechtliche Einzelfallbewertung, ermöglicht aber eine erste belastbare Einordnung anhand der gesetzlichen Tatbestände und der vorstehenden Auslegung.

4.1 Allgemeine Eingangsvoraussetzungen

Zunächst ist unabhängig vom Tätigkeitsbereich zu prüfen, ob die allgemeinen Schwellenwerte des NIS2UmsuCG erreicht werden.

Zu klären ist insbesondere:

- Beschäftigt das Unternehmen regelmäßig mindestens 50 Mitarbeiter, oder
- überschreitet es die maßgeblichen Umsatz- oder Bilanzsummenschwellen?

Wird diese Eingangsschwelle nicht erreicht, scheidet eine Betroffenheit regelmäßig aus. Wird sie erreicht, ist eine sektorbezogene Prüfung erforderlich.

4.2 Prüfung nach Anlage 1 (besonders wichtige Einrichtungen)

4.2.1 Einrichtungen in Flughäfen (Anlage 1 Nr. 2.1.2)

Zu prüfen ist, ob das Unternehmen:

- selbst eine Einrichtung innerhalb des genehmigten Flughafengeländes betreibt,
- die funktional und organisatorisch Teil der Flughafeninfrastruktur ist und
- für diese Einrichtung die Betreiberverantwortung trägt.

Nicht ausreichend sind insbesondere:

- reine Speditions- oder Forwarding-Tätigkeiten,
- Tätigkeiten für Airlines ohne eigene Flughafeninfrastruktur,
- der Status als reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender nach § 9a LuftSiG.

⇨ Vgl. ausführlich Abschnitt 2.2

4.2.2 Serviceeinrichtungen im Schienengüterverkehr (Anlage 1 Nr. 2.2.2)

Zu prüfen ist, ob das Unternehmen:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des AEG ist oder
- Betreiber einer Serviceeinrichtung ist, die nach Art, Funktion und Bedeutung systemrelevant für den Schienengüterverkehr ist.

Nicht ausreichend sind regelmäßig:

- private Gleisanschlüsse ohne Netzknotenfunktion,
- Railports mit rein lokaler Bedeutung,
- Umschlagsanlagen ohne kritische Rolle für das Eisenbahnsystem.

⇨ Vgl. ausführlich Abschnitt 2.3

4.3 Prüfung nach Anlage 2 (wichtige Einrichtungen)

4.3.1 Post- und Kurierdienste (Anlage 2 Nr. 1.1.1)

Zu prüfen ist, ob das Unternehmen im Kern Post- oder Kurierdienste erbringt, insbesondere:

- gewerbsmäßige Beförderung adressierter Sendungen,
- eigene End-to-End-Zustellverantwortung,
- eigene Sortier- und Zustellorganisation.

Nicht ausreichend sind:

- reine Stückgut-, LTL-, FTL- oder Containerverkehre,
- gelegentliche paketähnliche Sendungen,
- eine rein formale Registrierung als Postdienstleister ohne entsprechende Tätigkeit.

⇨ Vgl. ausführlich Abschnitt 3.2

4.3.2 Abfallwirtschaft / Abfalltransporte (Anlage 2 Nr. 2.1.1 NIS2UmsuCG)

Zu prüfen ist, ob das Unternehmen:

- selbst Betreiber einer abfallwirtschaftlichen Anlage ist oder
- eine zentrale Verantwortung für die Abfallbewirtschaftung trägt.

Nicht ausreichend sind:

- reine Abfalltransporte,
- logistische Dienstleistungen im Auftrag von Entsorgungsunternehmen oder Kommunen ohne Betreiberstellung.

⇨ Vgl. ausführlich Abschnitt 3.3

4.3.3 Lebensmittelunternehmen (Anlage 2 Nr. 4.1.1)

Zu prüfen ist, ob das Unternehmen:

- selbst Lebensmittel-Großhandel betreibt (Einkauf, Weiterverkauf, Eigentumsübergang) oder
- industrielle Lebensmittelproduktion oder -verarbeitung vornimmt.

Nicht ausreichend sind:

- reine Transport-, Umschlags- oder Lagerleistungen für Lebensmittel,
- Tätigkeiten im Auftrag von Großhändlern ohne eigene Handelsfunktion.

⇨ Vgl. ausführlich Abschnitt 3.4

4.4 Ergebnis der Checkliste

Ein Logistik- oder Speditionsunternehmen fällt nach dem NIS2UmsuCG regelmäßig nur dann unter die Regulierung, wenn es über klassische Logistiktätigkeiten hinaus selbst Betreiber einer gesetzlich benannten kritischen Einrichtung ist oder einen der ausdrücklich genannten Dienste erbringt. Reine Transport-, Umschlags- und Lagerleistungen begründen für sich genommen keine Betroffenheit.

5 Schlussbemerkungen

5.1 Typische Fehlannahmen in der Praxis

In der bisherigen Diskussion zur NIS-2-Regulierung zeigen sich insbesondere folgende Fehlannahmen:

- **„Logistik ist immer kritisch.“**
  Das Gesetz knüpft nicht an die wirtschaftliche Bedeutung der Logistikbranche als systemrelevant oder an Lieferkettenrelevanz an, sondern an konkret definierte Tatbestände.

- **„Teil einer kritischen Lieferkette = kritische Einrichtung."**
  Diese Gleichsetzung ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die NIS-2-Regulierung erfasst Betreiber bestimmter Einrichtungen, nicht sämtliche Zulieferer.
- **„Formale Registrierung reicht aus."**
  Maßgeblich ist stets die tatsächlich ausgeübte Tätigkeit, nicht ein formaler Status (zum Beispiel Postregister, § 9a LuftSiG).
- **„Im Zweifel lieber vorbereiten."**
  Eine pauschale Vorbereitung auf NIS-2-Pflichten ohne belastbare Betroffenheitsprüfung kann zu unnötigem Aufwand und Fehlallokation von Ressourcen führen.

5.2 Bedeutung der Einzelfallprüfung

Trotz der vorstehenden Ausführungen bleibt festzuhalten, dass das NIS2UmsuCG zahlreiche unbestimmte Rechtsbegriffe enthält und bislang weder Verwaltungspraxis noch Rechtsprechung existiert. Die rechtliche Bewertung kann daher nicht schematisch, sondern nur anhand der konkreten Unternehmensstruktur erfolgen.

Maßgeblich sind insbesondere:

- die tatsächliche Ausgestaltung der Tätigkeiten,
- die organisatorische Einbindung in kritische Infrastrukturen sowie
- die Frage, ob das Unternehmen selbst Betreiberverantwortung trägt.

5.3 Weiteres Vorgehen

Für Logistik- und Speditionsunternehmen empfiehlt sich ein gestuftes und verhältnismäßiges Vorgehen. Ausgangspunkt sollte stets eine interne rechtliche Einordnung anhand der gesetzlichen Tatbestände des NIS2UmsuCG sein. Ergibt diese Prüfung, dass das Unternehmen weder Betreiber einer gesetzlich benannten kritischen Einrichtung ist noch einen der ausdrücklich geregelten Dienste erbringt, besteht regelmäßig keine Verpflichtung zur Umsetzung der spezifischen Pflichten des Gesetzes.

Bestehen im Einzelfall hingegen begründete Zweifel an der eigenen Einordnung, kann eine vertiefte rechtliche Prüfung sinnvoll sein, insbesondere zur Absicherung gegenüber Aufsichtsbehörden und zur Klarstellung der eigenen Rolle im Sinne der gesetzlichen Systematik. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das NIS2UmsuCG kein Selbstzweck ist, sondern das legitime Ziel verfolgt, das Cybersicherheitsniveau der deutschen Wirtschaft insgesamt zu erhöhen und die Resilienz zentraler wirtschaftlicher Strukturen zu stärken.

Dieses Ziel ist grundsätzlich zu begrüßen und rechtfertigt, dass sich Unternehmen – unabhängig von einer unmittelbaren gesetzlichen Betroffenheit – mit Fragen der Cybersicherheit, der

Robustheit ihrer IT-Systeme und angemessenen organisatorischen Vorkehrungen befassen. Zugleich setzt das Gesetz bewusst auf eine tatbestandlich begrenzte Regulierung und differenziert zwischen systemrelevanten Einrichtungen und solchen Unternehmen, deren Ausfall keine gesamtwirtschaftlich tragenden Auswirkungen hätte. Erst wenn eine Betroffenheit nach dieser Maßgabe hinreichend wahrscheinlich ist, stellt sich die Frage nach Art und Umfang der konkret erforderlichen organisatorischen, technischen und prozessualen Maßnahmen nach dem NIS2UmsuCG.

Eine Ausdehnung der Pflichten auf Unternehmen, die weder Betreiber kritischer Einrichtungen sind noch zentrale Dienste im Sinne der Anlagen 1 oder 2 erbringen, würde den Regelungsansatz des Gesetzes verfehlen und zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Belastung insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen führen.

Der vorliegende Leitfaden versteht sich in diesem Zusammenhang als Argumentations- und Orientierungshilfe, nicht als Ersatz für eine abschließende rechtliche Bewertung.

Weiterführende Informationen

Informationsseite des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zum Thema NIS-2: https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/Regulierte-Wirtschaft/regulierte-wirtschaft_node.html

Einzelverweise auf folgende Informationsseiten:

- NIS-2 Registrierung: https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/Regulierte-Wirtschaft/NIS-2-regulierte-Unternehmen/nis-2-regulierte-unternehmen_node.html
- NIS-2 Betroffenheitsprüfung (Vorsicht! Die Prüfung ist sehr oberflächlich und dadurch deutlich unschärfer): https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/Regulierte-Wirtschaft/NIS-2-regulierte-Unternehmen/NIS-2-Betroffenheitspruefung/nis-2-betroffenheitspruefung_node.html
- NIS-2-Umsetzung: To-dos für "besonders wichtige" und "wichtige" Einrichtungen: https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/Regulierte-Wirtschaft/NIS-2-regulierte-Unternehmen/NIS-2-was-tun/NIS-2-was-tun_node.html

Bundesministerium des Innern (BMI): Cybersicherheit und NIS-2: https://www.bmi.bund.de/DE/themen/it-und-digitalpolitik/cybersicherheit/cybersicherheit-node.html

NIS-2 Richtlinie (EU) 2022/2555: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj

NIS2UmsuCG im Bundesgesetzblatt: https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2025/301/VO.html

Unabhängige Partnerschaft Kritischer Infrastrukturen (UP KRITIS): https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/Regulierte-Wirtschaft/Kritische-Infrastrukturen/UP-KRITIS/up-kritis_node.html

EU Webseite zu NIS-2: https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/policies/nis2-directive

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union.