

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Hannes Damm, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Auswirkungen des russischen Angriffskriegs auf die Energie- und Klimapolitik der Landesregierung

und

ANTWORT

der Landesregierung

Insbesondere die strukturelle Abhängigkeit unserer Energiewirtschaft vom russischen Gas gefährdet akut und langfristig die Energiesicherheit der Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesregierung hat daher eine intensive Diskussion über kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern eingeleitet und sich bereits zur Notwendigkeit einer deutlichen Beschleunigung beim Ausbau der Erneuerbaren Energien bekannt.

Im Gegensatz zur Bundesregierung hat die Landesregierung bisher ihr Ziel der Klimaneutralität bis 2040 weder zeitlich noch sektorspezifisch genauer differenziert.

Mangels einer klaren Klimaschutzstrategie und aufgrund der bisher starken Fixierung des Landes auf russische Energieressourcen stellt sich dringlicher denn je die Frage, welchen energie- und klimapolitischen Gestaltungsanspruch die Landesregierung eigentlich verfolgt.

Auf die Forderung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach einem Energie-Krisenstab erklärte die Landesregierung, es gebe bereits einen Krisenstab „zur Bewältigung der besonderen Gefahrenlagen von Covid-19 und der Ukraine-Krise“. Dieser wiederum setze sich aus mehreren Arbeitsstäben zusammen und einer dieser befasse sich mit den Themen Energie, Wasser und Verkehr – also „unter anderem mit den aktuellen Fragen der Energieversorgung.“

1. Inwiefern hat die Regierung ihre Energiepolitik seit dem 24. Februar 2022 in Reaktion auf den Ukraine-Krieg geändert, um unabhängig von fossilen Energieträgern aus Russland zu werden?

Die Umorientierung der Energiepolitik hat ihren Ausgangspunkt in der Bundestagsrede des Bundeskanzlers Olaf Scholz, der von einer „Zeitenwende“ sprach und deutlich machte, dass Deutschland sich von den russischen Energielieferungen unabhängiger machen muss. Das bedeutet, dass insbesondere die Importlieferungen von Erdgas, Erdöl und Steinkohle reduziert werden müssen.

Kurzfristig bedeutet dies, dass die verstärkte Nutzung fossiler Energieträger, beispielsweise der Import von Flüssiggas (englisch: liquefied natural gas; kurz: LNG) organisiert werden muss. Die Bundesregierung bearbeitet daher mit großer Intensität das Thema LNG. Die Landesregierung steht, zusammen mit Rostock Port, im engen Dialog mit der Bundesregierung, um ausgehend von einer mobilen Lösung, einem sogenannten schwimmenden Terminal (Floating Storage Regasification Unit, FSRU), ein dauerhaftes LNG-Terminal im Rostocker Hafen zu platzieren.

Darüber hinaus beteiligt sich die Landesregierung intensiv an der Diskussion um das sogenannte „Osterpaket“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, in dem das Erneuerbare-Energien-Gesetz 2023 das Ziel verankert, dass die inländische Stromerzeugung bereits im Jahr 2035 nahezu treibhausgasneutral sein soll, also nahezu vollständig durch erneuerbare Energien erfolgen soll. Das in diesem Zusammenhang zu beschließende Maßnahmenpaket wird von der Landesregierung begrüßt und sie wird alles dafür tun, um die darin enthaltenen neuen Instrumentarien und Vorgaben zu nutzen, um den Ausbau der Erneuerbaren Energien voranzubringen.

2. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass viele aus Modernisierungen der Nachwendezeit stammende Heizungsanlagen derzeit ihre Lebensdauer erreichen und Heizungsbaubetriebe oft den erneuten Einbau von Gas- oder Ölheizungen empfehlen?
Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um sowohl aufseiten der Heizungsbaubetriebe als auch der Immobilienbesitzer eine höhere Akzeptanz für emissionsneutrale Heizungssysteme zu erreichen?

Die Landesregierung unterstützt seit Jahren die Nutzung Erneuerbarer Energien in der Wärmeversorgung. So werden im Rahmen der Klimaschutzförderung Erneuerbare-Energie-Heizungsanlagen und dazugehörige Infrastrukturinvestitionen in Unternehmen und Kommunen mit 30 bis 50 % gefördert. Ebenso werden Informationsmaßnahmen zum Beispiel im Rahmen von Klimaschutz-Kampagnen unterstützt, die eine Erstberatung, Informationen zu Technologien und Förderungen auf EU-, Bundes- und Landesebene von Unternehmen, Kommunen und Bürgern umfassen.

Die Fortsetzung der Maßnahmen ist abhängig von der Ausgestaltung der Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (kurz: EFRE-Strukturfonds) und wird derzeit mit der Europäischen Kommission abgestimmt.

Das von der Landesregierung angekündigte Programm für Privatpersonen zur Heizungsmodernisierung soll ausschließlich Heizungsanlagen mit erneuerbaren Energien unbürokratisch unterstützen.

3. Wie viele der neu zugelassenen Pkw in den Monaten seit dem 1. Januar 2018 sind vollelektrisch angetrieben (bitte einzeln nach Monaten mit Prozentangaben bezogen auf die Gesamtzulassungen aufschlüsseln)?

Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um eine höhere Akzeptanz von E-Automobilen, z. B. durch eine Verdichtung des Ladestellennetzes, Privilegien für E-Autofahrer, Imagekampagnen etc., zu erreichen?

Auf Basis der Daten vom Kraftfahrtbundesamt lassen sich die Neuzulassungen an batterieelektrischen Fahrzeugen (Battery Electric Vehicles - BEV) in Mecklenburg-Vorpommern mit Stand vom 04. April 2022 wie folgt dargestellt aufschlüsseln:

		2018	2019	2020	2021	2022
Januar	Neuzulassungen BEV	24	24	71	128	137
	Neuzulassungen gesamt	3 001	2 922	2 832	1 865	2 044
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,8	0,8	2,5	6,9	6,7
Februar	Neuzulassungen BEV	22	24	81	124	226
	Neuzulassungen gesamt	2 901	2 900	2 541	216	2 124
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,8	0,8	3,2	5,7	10,6
März	Neuzulassungen BEV	26	55	99	240	
	Neuzulassungen gesamt	3 931	3 816	2 825	3 551	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,7	1,4	2,0	6,8	

		2018	2019	2020	2021	2022
April	Neuzulassungen BEV	18	25	36	206	
	Neuzulassungen gesamt	3 438	3 276	1 768	2 741	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,5	0,8	2,0	7,5	
Mai	Neuzulassungen BEV	12	37	31	216	
	Neuzulassungen gesamt	3 516	3 425	1 971	2 605	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,3	1,1	1,6	8,3	
Juni	Neuzulassungen BEV	18	56	62	401	
	Neuzulassungen gesamt	3 980	3 726	2 710	3 420	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,5	1,5	2,3	11,7	
Juli	Neuzulassungen BEV	13	17	113	239	
	Neuzulassungen gesamt	3 696	3 492	3 309	2 480	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,4	0,5	3,4	9,6	
August	Neuzulassungen BEV	13	24	167	255	
	Neuzulassungen gesamt	3 623	3 564	3 147	2 182	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,4	0,7	5,3	11,7	

		2018	2019	2020	2021	2022
September	Neuzulassungen BEV	14	33	239	344	
	Neuzulassungen gesamt	2 507	2 763	3 148	2 414	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,6	1,2	7,6	14,3	
Oktober	Neuzulassungen BEV	20	29	148	212	
	Neuzulassungen gesamt	2 731	2 995	3 003	1 718	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,7	1,0	4,9	12,3	
November	Neuzulassungen BEV	23	25	285	328	
	Neuzulassungen gesamt	3 441	3 079	3 449	2 129	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	0,7	0,8	8,3	15,4	
Dezember	Neuzulassungen BEV	36	47	409	566	
	Neuzulassungen gesamt	2 686	3 202	3 764	2 528	
	Anteil der Neuzulassungen BEV an Gesamtzulassungen in Prozent	1,3	1,5	10,9	22,4	

Zur Erhöhung der Akzeptanz plant die Landesregierung folgende Maßnahmen:

Die Beförderung der Verdichtung des Ladeinfrastrukturnetzes unter anderem durch Bereitstellung von geeigneten landeseigenen Flächen für die Errichtung von Ladepunkten über das FlächenTOOL des Bundes (www.flaechentool.de) und zudem durch die Multiplikation von entsprechenden Förderangeboten für die Beschaffung von batterieelektrischen Fahrzeugen und die Errichtung von Ladeinfrastruktur in den jeweiligen Zielgruppen. Ferner ist beabsichtigt, bestehende Informationsangebote zu erhalten beziehungsweise -kampagnen fortzusetzen. Das ist jedoch abhängig von der Ausgestaltung der EFRE-Strukturfonds und wird derzeit mit der Europäischen Kommission abgestimmt.

4. Die Planungs- und Personalkapazitäten sowie die Haushaltsmittel waren bisher ungenügend, um das Radwegenetz flächendeckend auszubauen.
 - a) Welche Strategien und Maßnahmen ergreift die Landesregierung für ein flächendeckendes Radwegenetz und insbesondere gegen den Fachkräftemangel bei Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplanern?
 - b) Plant sie, selbst auszubilden?
 - c) Wenn ja, auch im dualen Studium?

Zu a)

Mit der zunehmenden Ausstattung der Bundes- und Landesstraßen im Land mit straßenbegleitenden Radwegen leistet das Land einen wesentlichen Beitrag, um das Radwegenetz flächendeckend auszubauen. Mit Stand Ende 2020 betrug der Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen 53,1 % bei den Bundesstraßen (1 023 Kilometer straßenbegleitenden Radwege an 1 924 Kilometern Bundesstraßen) und 32,3 % bei den Landesstraßen (1 090 Kilometer straßenbegleitenden Radwege an 3 378 Kilometern Landesstraßen). Zum Vergleich: Im Jahr 2019 waren laut dem 2021 vom Bundeskabinett beschlossenen „Nationalen Radverkehrsplan 3.0“ deutschlandweit 41 % der Bundesstraßen und 27 % der Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Bezüglich des Ausstattungsgrades mit straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen liegt Mecklenburg-Vorpommern somit deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Das Land und auch der Bund haben für den Radwegebau in den letzten Jahren verstärkt Finanzmittel zur Verfügung gestellt.

Derzeit wird durch die Straßenbauverwaltung des Landes ein Priorisierungskonzept für den Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen erstellt. Hierfür wird für alle Bundes- und Landesstraßenabschnitte im Land systematisch der Bedarf für eine Radverkehrsverbindung sowie das Erfordernis eines Radweges geprüft. Als Kriterien finden hierfür neben verkehrlichen Gesichtspunkten wie Verkehrsstärken und Fahrbahnbreiten auch Aspekte wie Schulwegsicherung, die Verbindung zu Versorgungszentren, Lückenschlüsse zwischen bestehenden Radwegen und touristische Aspekte Berücksichtigung. Im Ergebnis soll eine Priorisierung für die Realisierung von Radwegebaumaßnahmen vorliegen, woraus sich das Ausbauprogramm für straßenbegleitende Radwege in den kommenden Jahren ergibt. Hierdurch soll sich gezielt auf die Straßenabschnitte konzentriert werden, bei welchen die größten Effekte für die Verkehrssicherheit und den Radverkehr erreicht werden.

Langfristiges Ziel ist ein möglichst lückenloses Radverkehrsnetz an den Bundes- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern. Die Führung des Radverkehrs auf der Straße soll es dann nur noch dort geben, wo geringe Kraftfahrzeug-Verkehrsstärken und die Fahrbahnbreite einen sicheren Mischverkehr erlauben.

Der Ausstattungsgrad der Kreisstraßen in Mecklenburg-Vorpommern mit Radwegen betrug Ende 2020 14,4 % (592 Kilometer straßenbegleitenden Radwege an 4 117 Kilometern Kreisstraßen). Zuständig für den Ausbau der Radwege an diesen Straßen sind die jeweiligen Kreise und kreisfreien Städte als Baulastträger. Das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit unterstützt die Kommunen aber finanziell beim Radwegebau, z. B. im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“.

Zudem sieht die Koalitionsvereinbarung vor, dass in einem gemeinsamen Prozess mit Städten, Gemeinden und Kreisen ein landesweites Radwegenetz definiert werden soll, für das zusammen Verantwortung getragen wird und in dem jede Ebene ihre Radwege dieser Funktion entsprechend weiterentwickelt und unterhält. Des Weiteren soll geprüft werden, welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, damit der Radverkehr bei der Verkehrsplanung der Kommunen und des Landes weiterentwickelt wird. Schließlich wird die Landesregierung die Unterstützung für die Kommunen in den Jahren 2020 und 2021 bei der Unterhaltung von Fernradwegen evaluieren und prüfen, in welcher Weise das Land hier seine Unterstützung fortsetzen kann und sollte.

Zu Strategien und Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel bei Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplanern siehe Antwort zu Fragen b) und c)

Zu b) und c)

Die Fragen b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Straßenbauverwaltung des Landes plant nicht, speziell Radverkehrsplaner auszubilden. Die Sicherung des Bauingenieurnachwuchses allgemein wird aber als eine zentrale Herausforderung gesehen. Dies betrifft sowohl die Ingenieurbüros als auch die Bauindustrie sowie die öffentliche Hand. In Zusammenarbeit mit der Hochschule Wismar plant die Straßenbauverwaltung des Landes daher die Auflage eines 20-monatigen Trainee-Programms mit drei Einstellungen pro Jahr. Ziel ist es, in der Übergangsphase von der Hochschule in den Arbeitsmarkt Bauingenieure den Berufseinstieg in Mecklenburg-Vorpommern zu erleichtern. Im Rahmen des Trainee-Programms sollen die Trainees neben der wissenschaftlichen Ausbildung an der Hochschule Wismar in einem praktischen Teil Erfahrungen in der Bauverwaltung, in einem Planungsbüro sowie in einem Baubetrieb erwerben. Hierdurch sollen die Trainees frühzeitig mögliche Arbeitgeber im Land und die Unternehmen und Verwaltungen künftiges Fachpersonal kennenlernen.

5. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass von den zwischen 2008 bis 2021 im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative über die Kommunalrichtlinie bewilligten 21 500 Projekten nur 325 auf Mecklenburg-Vorpommern entfallen, also ca. 25 % weniger, als es dem Bevölkerungsanteil des Landes entspräche – obwohl für finanzschwache Kommunen Förderraten bis zu 100 % gewährt werden? Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um eine höhere Inanspruchnahme dieser und anderer Bundesfördermittel durch die Kommunen, z. B. für den Einsatz von Klimaschutzmanagern, zu erreichen?

Die unterdurchschnittliche Nutzung von Bundesmitteln hat die Landesregierung veranlasst, hier aktiv gegenzusteuern, indem zum Beispiel regelmäßig gemeinsame Informationsveranstaltungen durchgeführt werden. Parallel wurden Informations- und Beratungsangebote geschaffen und unterstützt, die von den Kommunen des Landes rege genutzt werden, zum Beispiel im Rahmen der EFRE-Klimaschutzkampagnen.

Die unterdurchschnittliche Nutzung von Bundesmitteln in Mecklenburg-Vorpommern hat vielfältige Gründe. Häufig spielten bei der Kommunalrichtlinie

- die anfangs fehlende Kumulierbarkeit,
- erforderliche Eigenmittelanteile und
- die zur Beantragung erforderlichen Personalbedarfe eine Rolle. Eine 100 %ige Finanzierung erfolgt nur in ausgewählten Förderschwerpunkten der Kommunalrichtlinie und wurde erst Mitte 2020 im Zuge der Corona-Pandemie eingeführt.

Die Informationskampagnen sollen fortgesetzt werden. Das ist jedoch abhängig von der Ausgestaltung des EFRE-Strukturfonds und wird derzeit mit der Europäischen Kommission abgestimmt.

Die Landesenergie- und Klimaschutzagentur vernetzt die Klimaschutzmanager, es erfolgt ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch untereinander und mit der Landesregierung. Dieser wird auch zukünftig fortgesetzt.

6. Für welche Aufgaben plant die Landesregierung, die frei werdenden Personalressourcen durch das Entfallen der intensiven Kooperations-tätigkeit mit der russischen Wirtschaft und Politik (Russlandtag, Delegationsreisen nach Russland u. ä.) künftig einzusetzen?

Zukünftig werden andere Regionen in den Mittelpunkt der internationalen und wirtschaftlichen Kooperationen rücken. Insbesondere die Verbindungen im Ostseeraum sollen vertieft und gestärkt werden. Dafür sind neben Delegationsreisen auch fachlich und regional ausgerichtete Unternehmertage in Planung. In sehr naher Zukunft plant die Landesregierung am 22. September 2022 den „Baltic Sea Business Day – Unternehmertag“ in Rostock. In Vorbereitung dieser Wirtschaftskonferenz befindet sich die Landesregierung mit allen Auslands-handelskammern der Ostseeanrainerländer (mit Ausnahme Russlands) in engem Austausch.

7. In welcher Form plant die Landesregierung, die notwendige grundsätzliche Neuausrichtung der Energie- und Klimapolitik des Landes institutionalisieren?
 - a) Liegt die Federführung für diesen Prozess in der Staatskanzlei, im Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt oder im Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit?
 - b) Hält die Landesregierung angesichts des Umfangs und der Komplexität dieser Aufgabe weiterhin die Aufspaltung der Klima- und Energiepolitik auf zwei verschiedene Ressorts für sachgemäß und angesichts der auch mit Blick auf die nationale Sicherheit stark gewachsenen Bedeutung der Energiepolitik ihre Nachordnung als siebte Abteilung in einem vorrangig mit anderen Belangen befassten Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit für angemessen?

Die Fragen 7, 7a) und 7b) werden zusammenhängend beantwortet:

Die fachliche Zuständigkeit für die Schwerpunkte Energie und Klimaschutz wurde mit Organisationserlass vom 21. Dezember 2021 festgelegt. Daran wird auch im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen festgehalten.

8. Welche Ansätze verfolgt die Landesregierung, das auch aufgrund unseres sicherheitspolitischen Interesse stark erhöhte Gewicht der Erneuerbaren Energien künftig in den Abwägungsprozessen der Landes- und Regionalplanung abzubilden?
Für welchen Anteil der beim letzten LEP-Aufstellungsprozess noch u. a. wegen vermeintlicher Tourismusbelange zu ca. zwei Dritteln weggewogenen Offshore-Windeignungsgebietskulisse könnte die Abwägung mit dem nunmehr besonders hohen Gewicht der grundlastfähigen Offshore-Windenergie voraussichtlich zu einem positiven Ergebnis führen?

Die Landesregierung begrüßt und unterstützt die genannten Ankündigungen in den jeweiligen Entwürfen von „Oster- und „Sommerpaket“. Mit Hilfe einer geplanten gesetzlichen Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses für den Ausbau der erneuerbaren Energien sowie der Qualifikation als der öffentlichen Sicherheit dienend wird ihre Durchsetzung gegenüber anderen Belangen im Rahmen von Abwägungsentscheidungen erleichtert. Erst nach Verabschiedung der bundesgesetzlichen Vorgaben kann geprüft werden, welche Umsetzungsalternativen auf Landesebene bestehen.

Die bei der letzten Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP 2016) im Beteiligungsverfahren als marine Vorranggebiete für Windenergieanlagen im Entwurf vorgeschlagenen, nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen jedoch wegfallenden Flächen, waren regelmäßig mit mehreren sich überlagernden Ansprüchen des Schiffsverkehrs, des Naturschutzes, des Militärs, der Fischerei und des Tourismus versehen.

Im Rahmen der für diese Legislaturperiode vorgesehenen Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms wird unter Betrachtung der aktuellen Herausforderungen und Rahmenbedingungen ein neues gesamträumliches Planungskonzept entwickelt. In diesem Zuge werden auch die Kriterien zur Festlegung der marinen Vorranggebiete für Windenergieanlagen fortentwickelt. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

9. Welche Personen sind für welche Institutionen Mitglied des Arbeitsstabs, der sich mit den Themen Energie, Wasser und Verkehr befasst und Teil des „Krisenstabs zur Bewältigung der besonderen Gefahrenlagen von Covid-19 und der Ukraine-Krise“ ist?
- a) Wann haben Sitzungen dieses Arbeitsstabes stattgefunden (bitte Sitzungsdatum, Anfangs- und Endzeit nennen)?
 - b) Welche Tagesordnungspunkte wurden von besagtem Arbeitsstab seit der Gründung in welcher Sitzung bearbeitet (bitte nach einzelnen Sitzungen chronologisch aufschlüsseln)?
 - c) Welche zentralen Ergebnisse resultierten bisher aus der Tätigkeit des Arbeitsstabes in Bezug auf aktuelle Fragen der Energieversorgung?

Neben Vertreterinnen und Vertretern aus dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit, dem für Wasser, Abwasser und Siedlungsabfall zuständigen Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt sowie dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Sport sind Vertreterinnen bzw. Vertreter der DB Regio AG, der Rostocker Straßenbahn AG (stellvertretend für den Bereich Öffentlicher Personennahverkehr insgesamt), der E.DIS Netz GmbH, der WEMAG, der WEMAG Netz GmbH, der Ontras Gastransport GmbH, der Gascade Gastransport GmbH, des Bundesverbandes der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft e. V., des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft e. V., von Abwasserzweckverbänden, des Verbandes kommunaler Unternehmen e.V., des Landeshafenverbandes, der Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern e.V. sowie des Technischen Hilfswerkes im Arbeitsstab vertreten.

Zu a)

Sitzungen fanden an folgenden Tagen statt:

- 7. Januar 2022 von 15:15-16:00 Uhr
- 13. Januar 2022 von 16:00-16:55 Uhr
- 27. Januar 2022 von 10:00-10:30 Uhr
- 3. Februar 2022 von 10:00-10:30 Uhr
- 10. Februar 2022 von 11:45-12:15 Uhr
- 17. Februar 2022 von 13:30-13:45 Uhr
- 24. Februar 2022 von 12:00-12:30 Uhr
- 3. März 2022 von 13:30-14:00 Uhr
- 18. März 2022 von 14:00-14:30 Uhr
- 25. März 2022 von 13:00-13:30 Uhr
- 1. April 2022 von 09:00-09:15 Uhr

Zu b)

Die Tagesordnung gestaltete sich regelmäßig:

1. Begrüßung
2. Lagebericht der Mitglieder des Arbeitsstabes
3. Bericht aus dem Krisenstab des Landes
4. Fragen und Anregungen der Mitglieder des Arbeitsstabes

Zu c)

Der Arbeitsstab wurde zunächst eingerichtet, um auf einen aufgrund der Omikron-Variante des Corona-Virus erwarteten massiven Ausfall von Beschäftigten im Bereich der kritischen Infrastruktur vorbereitet zu sein. Als eine der ersten Maßnahmen ist daher eine Allgemeinverfügung zum Arbeitszeitgesetz erlassen worden, um Abweichungen von bestimmten Beschränkungen des Arbeitszeitgesetzes zuzulassen und unter anderem den Energieversorgern mehr Flexibilität beim Einsatz ihrer Beschäftigten im Bereich der kritischen Infrastruktur zu ermöglichen. Des Weiteren erfüllt der Arbeitsstab eine Scharnierfunktion, in dem zum einen Themen des Krisenstabes an die Mitglieder des Arbeitsstabes transportiert werden, aber auch umgekehrt die Anregungen der Mitglieder des Arbeitsstabes aufgegriffen und etwa an den Arbeitsstab Gesundheit weitergeleitet werden. Insbesondere bei der Quarantäne konnten so praxistaugliche Regeln diskutiert und festgelegt werden, die den besonderen Bedarfen der kritischen Infrastruktur nicht zuletzt im Bereich der Energieversorgung Rechnung trugen. Seit Anfang März rückten zunehmend Fragen der Energieversorgung im engeren Sinne in den Vordergrund der Sitzungen des Krisenstabes, es wurde der „Notfallplan Gas“ des Bundes besprochen und erörtert. Mit der Ausrufung der Frühwarnstufe zur Gasmangellage Ende März dieses Jahres und der Einrichtung des Krisenstabes auf Bundesebene wird der Arbeitsstab auch über diese Termine regelmäßig informiert werden.