

„Zeitenwende“: Beschleunigter Bau von LNG-Terminals in Deutschland

AKTUELLE GESETZESVORHABEN FÜR EINE BESCHLEUNIGTE ERRICHTUNG

Executive Summary

- Der Bundestag hat am 19. Mai 2022 das LNG-Beschleunigungsgesetz beschlossen. Das LNG-Beschleunigungsgesetz vereinfacht das Genehmigungsverfahren von Flüssiggas-Terminals und zugehörige Anlagen sowie das Vergaberecht für entsprechende Projekte. Viele Verfahrenserleichterungen gelten aber nur für den Bau von schwimmenden Flüssiggas-Terminals (sog. FSRUs). Diese werden gegenüber der Errichtung von landgebundenen LNG-Terminals bevorzugt.
- Das Land Schleswig-Holstein hat ebenfalls am 19. Mai 2022 sein Landeswassergesetz geändert. Die Regelungen der hafenrechtlichen Planfeststellung wurden geändert, um LNG-Terminals schneller errichten zu können.
- Für die öffentliche Teilfinanzierung von LNG-Terminals gilt europäisches Beihilfenrecht. Beihilfen können aufgrund der Leitlinien für Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen als Energieinfrastrukturen oder als Beihilfen für Hafeninfrastrukturen gerechtfertigt sein.

Der Bundesgesetzgeber und der Landesgesetzgeber Schleswig-Holsteins treiben mit dem **LNG-Beschleunigungsgesetz** und einer **Änderung des Schleswig-Holsteinischen Landeswassergesetzes** die Errichtung von LNG-Terminals in Deutschland voran.

Dies betrifft Genehmigungen von LNG-Terminals (unten 2.2) und mit ihnen verbundene Vergaben öffentlicher Aufträge (unten 2.3).

Keinen Einfluss haben die deutschen Gesetzgeber auf das europäische Beihilfenrecht, das einen Ausgleich zwischen der Notwendigkeit staatlicher Teilfinanzierung und dem Schutz des Wettbewerbs regelt. Aber auch an der Anwendung des Beihilfenrechts geht die „Zeitenwende“ nicht vorbei (unten 4).

1. Ausgangslage

Die Bundesrepublik Deutschland bezog zuletzt jährlich ca. 96 Milliarden Kubikmeter Erdgas aus Russland.¹ Dies entsprach einem Anteil von ca. 40 %² an der gesamten nationalen Gasversorgung. Aufgrund des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine soll der deutsche Bedarf nun aus anderen Quellen gedeckt werden. Das Ziel ist vorerst die Unabhängigkeit von russischen Gaslieferungen, um eine drohende Gasversorgungskrise abzuwenden.

Eine zentrale Möglichkeit, kurzfristig zusätzliche Gas Mengen zu beschaffen, ist der Einkauf von verflüssigtem Erdgas (liquefied natural gas – „LNG“). Erdgas wird in den Gasförderstaaten, allen voran den USA und Katar, gefördert, verflüssigt und per Schiff nach Deutschland gebracht. Um LNG in Deutschland anlanden, regasifizieren und weiterleiten zu können, müssen an der deutschen Küste LNG-Importinfrastrukturen errichtet werden.

¹ BT-Drs. 20/1742, S. 1.

² BT-Drs. 20/1742, S. 1.



Grundsätzlich kann zwischen zwei Arten von LNG-Terminals unterschieden werden. Zum einen gibt es landseitige Anlagen (Onshore), zum anderen gibt es die Möglichkeit, schwimmende Speicher- und Regasifizierungseinheiten (Floating Storage and Regasification Unit – „FSRU“) einzusetzen (Offshore). Beide Terminalarten bestehen aus drei Abschnitten – (1) den wasserseitigen Anlagenteilen, (2) den landseitigen Anlagenteilen und (3) den Anschlussleitungen der landseitigen Anlagen an das allgemeine Gasnetz.

Die wasserseitigen Anlagen bestehen aus einem Anlantederterminal (der sog. Jetty), an dem das LNG vom Tanker gelöscht wird, und eventuell einer FSRU. Die Jetty ist eine im Wasser fest verankerte Trägerkonstruktion, um die Leitungen, durch die das LNG vom Tanker an Land gepumpt wird, über das Wasser zu führen und auf der die Anlagen zum Löschen der Tanker angebracht sind. Die landseitigen Anlagen bestehen ebenfalls aus Anlagen zur Speicherung und Regasifizierung des LNG.

In Europa sind bereits 29 Terminals in Betrieb, jedoch keines davon in Deutschland. Und das obwohl an verschiedenen Standorten bereits seit Jahren entsprechende Planungen laufen. Angesichts der Zeitenwende soll es nun schnell gehen und der Bundesgesetzgeber und auch der Landesgesetzgeber sind aktiv geworden. Gemäß der Anlage zu § 2 LNG-Beschleunigungsgesetz ist die Errichtung von insgesamt zwölf LNG-Terminals an sechs Standorten in Brunsbüttel (Schleswig-Holstein), Wilhelmshaven und Stade (beide Niedersachsen), Hamburg, sowie Rostock und Lubmin (beide Mecklenburg-Vorpommern) geplant.³

2. LNG-Beschleunigungsgesetz

Aus der Mitte des Bundestages brachten die die Bundesregierung stellenden Parteien den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases (LNG-Beschleunigungsgesetz – „LNGG“) am 10. Mai

³ Konkret sind folgende LNG-Anlagen und Standorte geplant: in Brunsbüttel eine FSRU im Hafen und ein Flüssigerdgas-Terminal am German LNG-Terminal; in Wilhelmshaven eine FSRU am Voslapper Groden, eine FSRU am NWO Terminal, eine FSRU am Jade-Weser-Port und ein Flüssigerdgas-Terminal am Voslapper Groden; in Stade/Bützfleth eine FSRU im Hafen und ein Flüssigerdgas-Terminal am Hanseatic Energy Hub; in Hamburg/Moorburg eine FSRU im Hafen; in Rostock eine FSRU im Hafen

2022 in den Bundestag ein.⁴ Der Gesetzesentwurf wurde durch den Ausschuss für Klimaschutz und Energie geändert.⁵ Der Bundestag hat das Gesetz⁶ am 19. Mai 2022 beschlossen und dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet.



2.1 Anwendungsbereich

Das LNGG gilt für

- die wasserseitigen und landseitigen Abschnitte eines LNG-Terminals,
- die Leitungen zum Anschluss des LNG-Terminals an das allgemeine Gasnetz,
- erforderliche Gewässerausbauten und Gewässerbenutzungen (§ 2 Abs. 1 LNGG) und
- Dampf- und Warmwasserpipelines, die für den Betrieb der wasserseitigen und landseitigen Anlagen des LNG-Terminals erforderlich sind.

Das LNGG ändert Vorschriften zur Genehmigung von LNG-Terminals und erleichtert Vergabeverfahren für öffentliche Aufträge, die der Errichtung von LNG-Terminals dienen.

und ein Flüssigerdgas-Terminal im Hafen und in Lubmin ebenfalls eine FSRU.

⁴ BT-Drs. 20/1742.

⁵ BT-Drs. 20/1889.

⁶ Der Bundestag hat den Gesetzesentwurf des LNGG auf der BT-Drs. 20/1742 in Form der BT-Drs. 20/1889 beschlossen.



2.2 Genehmigung von LNG-Terminals

Das LGG soll die Errichtung von LNG-Terminals inklusive FSRUs beschleunigen, indem es Verfahrenserleichterungen vorsieht. Das LGG erleichtert insbesondere Verfahrensschritte in den Bereichen der Umweltverträglichkeitsprüfung, des Bundes-Immissionsschutzgesetzes („**BImSchG**“), des Bundesnaturschutzgesetzes („**BNatSchG**“), des Wasserhaushaltsgesetzes („**WHG**“) und des Energiewirtschaftsgesetzes („**EnWG**“). Materielle Zulassungsvoraussetzungen für LNG-Terminals werden nicht verändert. Diese müssen auch weiterhin vollumfänglich eingehalten werden.

Im Einzelnen sieht das LGG folgende Verfahrenserleichterungen vor:

2.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“)

Eine der wichtigsten Änderungen ist der Verzicht auf eine UVP. Grundsätzlich ist für alle Vorhaben in Anlage 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes („**UVPG**“) eine UVP durchzuführen (§ 1 Abs. 1, Abs. 4 UVPG). Dies gilt auch für die wasser- und landseitigen Anlagenteile und die Anschlussleitungen von LNG-Terminals. Nach der Neuregelung des LGG ist für die Errichtung von LNG-Terminals eine UVP nicht mehr durchzuführen, wenn das konkrete LNG-Terminal geeignet ist, einen relevanten Beitrag zur Bewältigung einer Krise in der Gasversorgung zu leisten (§ 4 Abs. 1 LGG). Ein LNG-Terminal leistet einen relevanten Beitrag ab einer jährlichen Regasifizierungskapazität von 5 Milliarden Kubikmetern.

Diese Ausnahme von der Durchführung einer UVP gilt aber nur für FSRUs, Leitungen, Gewässerausbauten und -benutzungen und Dampf- und Warmwasserpipelines. Die Ausnahme gilt nicht für landseitige Anlagen eines LNG-Terminals („stationäre landgebundene Anlagen zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases“) gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 LGG. Hintergrund der Ausnahme von der UVP ist, dass die FSRUs – und damit auch die für deren Errichtung erforderlichen Leitungen und Gewässerausbauten und

-benutzungen – sehr kurzfristig benötigt werden, um bereits ab dem Winter 2022 Schritte zur Unabhängigkeit von russischem Gas machen zu können.⁷ Da FSRUs im Vergleich zu landgestützten LNG-Terminals weniger in Natur und Landschaft eingreifen und nicht von Dauer sind, ist bei diesen ein Absehen von der UVP gerechtfertigt. Aufgrund des stärkeren Eingriffs in Natur und Landschaft und der Dauerhaftigkeit entfällt die UVP bei landgestützten LNG-Terminals nicht. Die Verfahren für deren Errichtung werden aber ausreichend durch die Festsetzung eines überragenden öffentlichen Interesses, die beschleunigten Vergabe- und Nachprüfungsverfahren, die Rechtswegverkürzung, den Wegfall der aufschiebenden Wirkung und die Feststellung als vordringlichen Bedarfs beschleunigt.⁸

Um ein Mindestmaß an Öffentlichkeitsbeteiligung zu gewährleisten, sind allerdings der Entwurf der Zulassungsentscheidung für das LNG-Terminal einschließlich deren Begründung, die wesentlichen Antragsunterlagen und die Gründe für die Ausnahme von der UVP für vier Tage auszulegen. § 4 LGG tritt mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.

2.2.2 Auslegungs- und Einwendungsfristen

Für die Errichtung von LNG-Terminals sind verschiedene Genehmigungsverfahren (u.a. Planfeststellungsverfahren) mit Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich. Grundsätzlich sind die Plan- oder Genehmigungsunterlagen für die Dauer eines Monats auszulegen, anschließend kann die Öffentlichkeit für die Dauer von zwei Wochen Einwände erheben. Das LGG verkürzt diese Fristen (§§ 5 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, 7 Nr. 1, Nr. 2, 8 Abs. 1 Nr. 1 lit. a), lit. b) LGG).

- Die Auslegungsfristen reduzieren sich jeweils von einem Monat auf eine Woche.
- Die Einwendungsfristen für die Öffentlichkeit verkürzen sich von zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist ebenfalls auf eine Woche.

⁷ BT-Drs. 20/1889, S. 10.

⁸ BT-Drs. 20/1889, S. 10.



Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird damit reduziert und die Planung entsprechend beschleunigt. Die verkürzten Auslegungs- und Einwendungsfristen und die Beschränkung der Öffentlichkeitsbeteiligung gelten aber nicht für alle Vorhaben.

- Im Bereich des BImSchG gelten die Ausnahmen nur für FSRUs, nicht aber für landgestützte Terminalanlagen, Anschlussleitungen, Gewässerausbauten und Dampf- oder Warmwasserpipelines.
- Im Bereich des WHG gelten die Ausnahmen für FSRUs, Anschlussleitungen, Gewässerausbauten und -benutzungen und Dampf- und Warmwasserpipelines, nicht aber für landgestützte Terminals gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 LNGG.
- Im Bereich des EnWG ist die Ausnahme zwar unbeschränkt auf alle Anlagen des § 2 Abs. 1 LNGG anzuwenden. Der Natur der Sache nach greift eine energierechtliche Planfeststellung aber nur für die Anschlussleitungen ein.

Damit finden die Beschleunigungsvorschriften primär auf FSRUs Anwendung. Die Begünstigung von FSRUs im Vergleich zu landgestützten Terminals ergibt sich daraus, dass FSRUs sofort gebraucht werden, um die Energieversorgung im kommenden Winter sicherzustellen.⁹ Für landgestützte Terminals ist aufgrund des stärkeren Eingriffs in Natur und Landschaft und aufgrund deren Dauerhaftigkeit eine vollständige Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Diese Vorschriften treten mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.

2.2.3 Erörterungstermine

Im Rahmen der Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren sind grundsätzlich Erörterungstermine durchzuführen, bei denen die erhobenen Einwendungen mit dem Vorhabenträger, den Behörden und den Betroffenen besprochen werden.

Das LNGG weicht von der Pflicht ab, Erörterungstermine durchzuführen. Die Erörterungstermine der einzelnen Genehmigungsverfahren werden jeweils in das Ermessen der Behörde gestellt. Die Behörde soll im Regelfall von der Durchführung absehen und einen Erörterungstermin nur durchführen, wenn sie ihn für zweckdienlich erachtet (§§ 5 Abs. 1 Nr. 3, 7 Nr. 3, 8 Abs. 1 Nr. 1 lit. c) LNGG). Die Verfahrenserleichterung gilt nur für FSRUs und nicht für landgestützte LNG-Terminals im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 2 LNGG. Diese Vorschriften gelten bis zum 30. Juni 2025.

2.2.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Grundsätzlich sind auf Grundlage des BNatSchG Eingriffe in Natur und Landschaft durch Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren und diese im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die Behörde festzusetzen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen aber geplant und geprüft werden und es müssen geeignete Flächen erworben werden.

Um diese Kompensationsplanung zeitlich von der Vorhabengenehmigung zu entkoppeln, sieht das LNGG die Möglichkeit vor, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erst zwei Jahre nach der Genehmigungserteilung festzusetzen. Der Vorhabenträger hat nach dieser Festsetzung zusätzlich drei Jahre Zeit, die Maßnahmen umzusetzen (§ 6 LNGG). Die Verfahrenserleichterung gilt nur für die FSRUs, Anschlussleitungen, Gewässerausbauten und -benutzungen und Dampf- und Warmwasserpipelines, nicht aber für landgestützte LNG-Terminals im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 2 LNGG. Für diese ist auch weiterhin sofort eine vollständige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme festzusetzen. Die Regelung gilt bis zum 30. Juni 2025.

2.2.5 Planrechtfertigung und Regelvermutungen

Das LNGG erleichtert das eigentliche Prüfungsverfahren. Viele Normen, die im Rahmen der Genehmigung von LNG-Terminals zu prüfen sind, enthalten unbestimmte Rechtsbegriffe und fordern eine Tatsachenprüfung oder Interessenabwägung.

⁹ BT-Drs. 20/1889, S. 10.



Das LNGG enthält hierfür eine gesetzliche Planrechtfertigung und Regelvermutungen. Insbesondere besteht gemäß § 3 LNGG an der schnellstmöglichen Errichtung der LNG-Terminals ein *überragendes öffentliches Interesse*. Durch diese gesetzliche Grundentscheidung wird der Errichtung der LNG-Terminals ein hohes Gewicht in den Abwägungen beigemessen und die Abwägungsentscheidungen fallen in der Regel zugunsten der LNG-Terminals aus. Dies erleichtert der Behörde die Entscheidung und beschleunigt die Bewertung der Sachlage im Einzelfall.

Das überragende öffentliche Interesse ist auch in Entscheidungen über den vorzeitigen Baubeginn zu berücksichtigen. Des Weiteren ist z.B. für den Betrieb der Regasifizierungsanlagen eine wasserrechtliche Benutzungsgenehmigung (Erlaubnis oder Bewilligung) erforderlich. Das LNGG enthält hierfür die gesetzliche Regelbestimmung, dass durch die Entnahme und Wiedereinleitung von Wasser zum Zwecke der Regasifizierung von verflüssigtem Erdgas in der Regel keine schädlichen oder nicht ausgleichbaren Gewässeränderungen im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu erwarten sind (§ 7 Nr. 4 LNGG).

Die Beschleunigungsvorschrift gilt für alle Anlagen nach § 2 Abs. 1 LNGG, also für FSRUs, landgestützte Terminals, Anschlussleitungen, Gewässerausbauten und -benutzungen und Dampf- und Warmwasserpipelines. Diese Vorschriften treten mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.

2.2.6 Gasleitungen

Die LNG-Terminals müssen über Anschlussleitungen an das allgemeine Gasnetz angeschlossen werden. Für den Bau der Gasleitungen sind nach dem EnWG energierechtliche Planfeststellungsverfahren und ggf. erforderliche Enteignungen durchzuführen.

Grundstücke, auf denen die Gasleitungen für LNG-Terminals errichtet werden sollen, können durch den Vorhabenträger erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses oder im Falle einer sog. vorzeitigen Besitzeinweisung in Anspruch genommen werden.

Das LNGG beschleunigt die Errichtung von Anschlussleitungen, die für den Betrieb eines LNG-Terminals



erforderlich sind, indem es den Zeitpunkt, ab wann eine vorzeitige Besitzeinweisung möglich ist, nach vorn verlagert. Eine vorzeitige Besitzeinweisung für die zu enteignenden Grundstücke kann grundsätzlich erst nach Abschluss des Anhörungsverfahrens erteilt werden. Aufgrund des LNGG ist eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits ab dem Ablauf der Einwendungsfrist möglich. Dadurch kann mit den Vorarbeiten schon früher begonnen werden und das Vorhaben wird insgesamt beschleunigt. Das LNGG ermöglicht des Weiteren einen vorzeitigen Baubeginn der Gasleitungen, selbst wenn hierdurch Schäden eintreten, die nicht nur wirtschaftlicher Art sind, die nicht wieder rückgängig gemacht werden können (irreversibel) oder wenn der Vorhabenträger die erforderlichen privaten Rechte Dritter nicht besitzt (§ 8 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 LNGG). Diese Vorschriften treten mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.

2.3 Vergabeverfahren für öffentliche Aufträge

Das LNGG trifft Regelungen, um Vergaben zu beschleunigen, die dazu dienen, LNG-Terminals zu errichten. Zugleich wird die Ausgangslage zugunsten des öffentlichen Auftragsgebers im Nachprüfungsverfahren gestärkt. Die Beschleunigung der Vergabeverfahren gilt für alle Anlagen nach § 2 Abs. 1 LNGG, also für FSRUs, landgestützte Terminals, Anschlussleitungen, Gewässerausbauten und -benutzungen und Dampf- und Warmwasserpipelines.

Die Verfahrenserleichterungen des Vergaberechts enden am 30. Juni 2025. Ausgenommen hiervon sind Nachprüfungs- und sofortige Beschwerdeverfahren. Für diese sind die Regelungen des LNGG auch nach dem 30. Juni 2025 anzuwenden.



2.3.1 Vergabe nach Losen

In Vergabeverfahren sind die Interessen mittelständischer Unternehmen grundsätzlich vorrangig zu berücksichtigen (§ 97 Abs. 4 GWB). Daher sind Leistungen in verschiedene Fach- und Teillote aufzuteilen und nach Losen zu vergeben. Dies führt zu vielen verschiedenen Vergabeverfahren und hohem Koordinationsaufwand des Auftraggebers in komplexen Projekten. Die Pflicht kann daher dem Ziel einer beschleunigten Errichtung von LNG-Terminals entgegenstehen.

Das LGG entlastet öffentliche Auftraggeber daher von der Pflicht, mittelständische Interessen zu bevorzugen und Leistungen getrennt in Teil- oder Fachloten zu vergeben (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 LGG).

2.3.2 Bewerber/Bieter

Der Auftraggeber kann in Vergabeverfahren die Zahl der Bewerber begrenzen. Er muss aber mindestens drei Bewerber, bei nicht offenen Verfahren mindestens fünf Bewerber, zulassen (§ 51 Abs. 2 S. 1 VgV).

Für die Errichtung von LNG-Terminals genügt es, wenn in einem Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nur ein Unternehmen zur Teilnahme aufgefordert wird. Das gilt jedenfalls dann, wenn dieses Unternehmen als einziges in der Lage ist, den Auftrag innerhalb der durch die äußerste Dringlichkeit bedingten technischen und zeitlichen Zwänge zu erfüllen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 9 LGG).

2.3.3 Fristen

Das LGG verkürzt verschiedene Fristen im gesamten Vergabe-, Nachprüfungs- und sofortigen Beschwerdeverfahren.

- **§ 134 GWB:** Der Auftraggeber hat Bieter zu informieren, die das Vergabeverfahren nicht erfolgreich abgeschlossen haben und der Auftrag mit einem anderen Unternehmen geschlossen werden soll. Der Auftraggeber muss anschließend 10 bzw. 15 Tage warten und darf den Auftrag erst dann schließen.

- Das LGG gestattet demgegenüber in Fällen, in denen ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb möglich ist oder wenn nur ein einziger Bieter vorhanden ist, von einer Information der unterlegenen Bieter abzusehen und den Zuschlag unmittelbar zu erteilen. Die Stillhaltefrist muss nicht eingehalten werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 LGG). Außerdem ist der Vertrag entgegen der bisherigen Rechtslage nicht mehr unwirksam, wenn der Auftraggeber die Stillhaltefrist nicht eingehalten haben sollte (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 LGG).
- **§ 17 Abs. 6, Abs. 8 VgV:** Die Angebotsfrist in Verhandlungsverfahren muss grundsätzlich mindestens 30 Tage betragen. Das LGG verkürzt diese Frist auf 10 Tage, da für die Errichtung von LNG-Terminals eine besondere Dringlichkeit gegeben ist (§ 9 Abs. 1 Nr. 8 LGG).

2.3.4 Planrechtfertigung und Regelvermutung

Die Erleichterungen des Prüfverfahrens greifen auch im Bereich des Vergaberechts. Das überragende öffentliche Interesse an der Errichtung von LNG-Terminals ist auch in Vergabeverfahren zu berücksichtigen, so dass z.B. für die Errichtung von LNG-Terminals fingiert wird, dass äußerst dringliche, zwingende Gründe vorliegen und Mindestfristen nicht eingehalten werden können, so dass der Auftraggeber gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 3 der Vergabeverordnung („VgV“) auch das Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb wählen kann, oder dass die besondere Dringlichkeit für eine verkürzte Angebotsfrist gemäß § 17 Abs. 8 VgV gegeben ist.

2.3.5 Vergaberechtliche Rechtsschutzverfahren

- **§ 167 Abs. 1 S. 1 GWB:** In Nachprüfungsverfahren hat die Vergabekammer innerhalb von fünf Wochen eine Entscheidung zu treffen. Sie kann die Entscheidungsfrist bei Auftreten tatsächlicher oder rechtlicher Schwierigkeiten unbegrenzt verlängern.
- Das LGG verkürzt die Entscheidungsfrist der Vergabekammer auf drei Wochen. Diese kann um



höchstens zwei Wochen verlängert werden (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 LNGG).

- **§ 172 Abs. 1 GWB:** Die Notfrist zur Einlegung der sofortigen Beschwerde wird von zwei Wochen auf eine Woche verkürzt (§ 9 Abs. 3 Nr. 2 LNGG).
- **§ 173 Abs. 1 S. 2, S. 3 GWB:** Die Einlegung der sofortigen Beschwerde hat eine aufschiebende Wirkung gegenüber Entscheidungen der Vergabekammer. Die aufschiebende Wirkung beträgt zwei Wochen und kann unbegrenzt verlängert werden. Das LNGG verkürzt die aufschiebende Wirkung auf eine Woche und lässt eine Verlängerung von maximal sechs Wochen zu (§ 9 Abs. 3 Nr. 3 LNGG).
- **§ 176 Abs. 3 GWB:** Der Auftraggeber oder ein Bieter können im Beschwerdeverfahren eine Vorabentscheidung über den Zuschlag beantragen. Das Beschwerdegericht hat die Entscheidung innerhalb von fünf Wochen zu treffen. Das LNGG verkürzt diese Frist auf eine Woche (§ 9 Abs. 3 Nr. 4 LNGG).
- **§ 178 GWB:** Das Beschwerdegericht hat keine Frist, innerhalb derer die Beschwerdeentscheidung ergehen muss.
- Das LNGG führt eine solche Frist ein. Die Beschwerdeentscheidung muss innerhalb von fünf Wochen nach Eingang der sofortigen Beschwerde ergehen (§ 9 Abs. 3 Nr. 7 LNGG).
- **§ 166 GWB:** Das Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer wird gem. § 166 Abs. 1 GWB aufgrund einer mündlichen Verhandlung entschieden. Das LNGG weicht hiervon ab und ermöglicht eine Entscheidung nach Aktenlage (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 LNGG).

2.4 (Verwaltungsgerichtliche) Rechtsschutzverfahren

Das LNGG beschleunigt die Rechtsschutzverfahren. Zum einen haben Widerspruch und Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung (§ 11 Abs. 1 LNGG). Zum anderen ist die einzige Rechtsmittelinstanz das Bundesverwaltungsgericht (§ 12 LNGG). Hierdurch werden die Verfahren und die Sachkompetenz bei einem Gericht gebündelt. Die Beschleunigungsvorschriften gelten für alle Anlagen nach § 2 Abs. 1 LNGG, also für FSRUs, landgestützte Terminals, Anschlussleitungen, Gewässerausbauten und -benutzungen und Dampf- und Warmwasserpipelines. Diese Vorschriften treten mit Ablauf des 30. Juni 2025 außer Kraft.



3. Landeswassergesetz Schleswig-Holstein

Der Landesgesetzgeber Schleswig-Holsteins hat durch Gesetz vom 3. Mai 2022, veröffentlicht und in Kraft getreten am 19. Mai 2022,¹⁰ sein Landeswassergesetz („LWG SH“) geändert und Regelungen eingeführt, welche die Errichtung von LNG-Terminals beschleunigen. Das LWG SH spricht dabei von Anlagen, die zumindest überwiegend der Energieversorgung oder dem Klimaschutz und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels dienen. LNG-Terminals als Anlagen der Energieversorgung fallen unter die Änderung des LWG SH.

¹⁰ GVBl. SH, Ausgabe Nr. 7, 19.05.2022, S. 562 ff.



Die Änderungen ähneln zum Teil den Änderungen, die im LGG geregelt sind und betreffen ebenfalls Verfahrenserleichterungen. Anders als das LGG unterscheidet das LWG SH in seinem Anwendungsbereich aber nicht bzgl. FSRUs und landgebundenen Terminalanlagen. Die Erleichterungen gelten für alle LNG-Terminalanlagen in einem Hafen – egal ob wasserseitige oder landseitige. Im Einzelnen werden folgende Regelungen für LNG-Terminals in das LWG SH eingeführt:

3.1 Abwägung im Rahmen der hafenrechtlichen Planfeststellung

LNG-Terminals an der Küste benötigen Hafenanlagen, die errichtet werden müssen. Nach § 95 Abs. 1 LWG SH ist für die Errichtung oder wesentliche Änderung eines Hafens ein hafenrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich. Im Zuge dessen ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen. LNG-Terminals dürfen nur genehmigt werden, wenn die Abwägung zugunsten des LNG-Terminals ausfällt und das öffentliche Interesse an der Errichtung des LNG-Terminals die dadurch hervorgerufenen Beeinträchtigungen und Nachteile überwiegt.



Diese Abwägung wird zugunsten von LNG-Terminals konkretisiert.¹¹ In der Abwägung ist davon auszugehen, dass das öffentliche Interesse in der Regel überwiegt, sofern nicht besonders gewichtige öffentliche Interessen entgegenstehen oder grundrechtlich geschützte Belange von besonderem Gewicht irreparabel beeinträchtigt werden. Dies wird damit begründet, dass die Sicherung der Energieversorgung eine herausragende Bedeutung hat. Da

¹¹ SH LT-Drs. 19/3814, S. 7.

den LNG-Terminals in der Abwägung nur *in der Regel* ein Vorrang eingeräumt wird, ist die Verhältnismäßigkeit gewahrt (§ 95 Abs. 1 S. 2-4 LWG SH).

3.2. Keine aufschiebende Wirkung

Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse haben grundsätzlich aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung – „VwGO“). Die aufschiebende Wirkung entfällt nur, wenn dies spezialgesetzlich explizit geregelt ist. Für die hafenrechtliche Planfeststellung gemäß § 95 LWG SH fehlte eine solche Regelung bislang. Dies wurde nun geändert. Anfechtungsklagen gegen den hafenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss, mit dem LNG-Anlagen genehmigt werden, haben jetzt keine aufschiebende Wirkung mehr (§ 95 Abs. 6 LWG SH). Dies gilt auch für Klagen gegen vorläufige Anordnungen, mit denen die Planfeststellungsbehörde vorbereitende Maßnahmen gestattet (§ 95b Abs. 2 LWG SH).

3.3 Planrechtfertigung und Bedarf

Grundsätzlich erfordert der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses eine Planrechtfertigung. Das bedeutet, die Planfeststellungsbehörde muss positiv feststellen, dass das konkret zu genehmigende LNG-Terminal erforderlich ist und hierfür ein Bedarf besteht.

Diese Prüfung muss die Behörde künftig nicht mehr vollumfänglich durchführen, da das LWG SH gesetzlich feststellt, dass die Errichtung von LNG-Terminals aus Gründen des überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich ist und hierfür ein Bedarf besteht. In Deutschland können nur an wenigen Standorten LNG-Terminals errichtet werden. In Schleswig-Holstein ist nur in Brunsbüttel die Errichtung von LNG-Anlagen (eine FSRU und ein Flüssigerdgas-Terminal) geplant. Daher wird festgestellt, dass diese erforderlich sind. Die Planfeststellungsbehörde muss den Bedarf nicht mehr gesondert prüfen, wodurch sich die Dauer des Zulassungsverfahrens verkürzt (§ 95a LWG SH).



3.4 Abschnittsweise Zulassung von LNG-Terminals

LNG-Terminals bestehen, wie eingangs dargelegt, aus den wasserseitigen Anlagen, den landseitigen Anlagen und den Anschlussleitungen zum Gasnetz. Seit der Änderung des LWG SH können einzelne selbstständige Abschnitte oder Stufen genehmigt werden. Vorausgesetzt ist, dass es auch künftig, nach Genehmigung der einzelnen Stufe/des einzelnen Abschnitts, noch möglich sein muss, die Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf die Umwelt zu berücksichtigen. Hierfür ist eine Prognose erforderlich, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine Hindernisse entgegenstehen, die nicht bewältigt werden können.¹² Dies führt zu einer Beschleunigung des Verfahrens, da der Prüfungsumfang eines Vorhabensabschnitts im Vergleich zum Prüfungsumfang des Gesamtvorhabens geringer ist. Die Prüfung kann schneller durchgeführt und mit den Baumaßnahmen früher begonnen werden, nämlich nach Zulassung des jeweiligen Abschnitts¹³ (§ 95b Abs. 1 LWG SH).

3.5 Zulassung vorzeitiger Maßnahmen

Grundsätzlich darf der Vorhabenträger mit dem Bau von Anlagen erst nach Erlass und Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses beginnen. Da an einer beschleunigten Errichtung von LNG-Terminals ein öffentliches Interesse und eine besondere Dringlichkeit besteht, kann die Planfeststellungsbehörde jetzt bereits vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen durch vorläufige Anordnung gestatten. Dies gilt ausnahmsweise auch für irreversible Maßnahmen, deren Folgen nicht rückgängig gemacht werden können, sofern die Errichtung des LNG-Terminals nur wirtschaftliche Schäden verursacht und für diese Schäden eine Entschädigung in Geld geleistet wird. Soweit die Maßnahmen für unzulässig erklärt werden, ist der frühere Zustand wiederherzustellen (§ 95b Abs. 2 LWG SH).

¹² SH LT-Drs. 19/3814, S. 9.

¹³ SH LT-Drs. 19/3814, S. 9.

¹⁴ Presseerklärung von Kommissionspräsidentin von der Leyen zu den Vorschlägen der Kommission zu REPowerEU, Investitionslücken im Verteidigungsbereich und zur Hilfe und zum Wiederaufbau der Ukraine vom

4. Staatliche Beihilfen für LNG-Terminals

Ein beschleunigter Ausbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland erfordert aber nicht nur Verfahrenserleichterungen für die Genehmigungsverfahren und Vergaben, sondern auch Finanzmittel. Die Infrastruktur ist teuer und voraussichtlich nicht immer wirtschaftlich. Die EU stellt daher Finanzmittel in Höhe von 300 Milliarden Euro zur Verfügung, von denen 72 Milliarden Euro als Zuschüsse und 225 Milliarden Euro als Darlehen gewährt werden.¹⁴ Angesichts des öffentlichen Interesses an der Versorgungssicherheit kann der Staat öffentliche Mittel für die Projekte bereitstellen. Dies muss im Einklang mit dem europäischen Beihilfenrecht geschehen. Dieses ist einerseits hinreichend flexibel, um die „Zeitenwende“ auch insoweit zu ermöglichen und andererseits den Wettbewerb im Binnenmarkt zu schützen.

4.1 Vorliegen einer Beihilfe

Fördert der Staat die Errichtung von LNG-Terminals, erfüllt dies in der Regel den Tatbestand der Beihilfe gemäß Art. 107 Abs. 1 AEUV. Eine Beihilfe in diesem Sinne ist eine staatliche Begünstigung, die einem Unternehmen gewährt wird und die geeignet ist, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen. Staatliche Gelder zur Finanzierung von LNG-Terminals stärken die Position des Betreibers des LNG-Terminals, des Betreibers der Anschlussleitungen oder etwa von Hafeninfrastrukturunternehmen, die öffentliche Mittel erhalten, um ihre Hafeninfrastruktur auszubauen, damit indes keine marktangemessene Rendite erwirtschaften. Zudem ist Gas eine Ware, die im Binnenmarkt grenzüberschreitend gehandelt wird, so dass der Wettbewerb verfälscht und der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt sein kann.¹⁵

18.05.2022, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_22_3164.

¹⁵ KOM, Entscheidung vom 17.06.2021, SA.55526, Griechenland, LNG Terminal Alexandroupolis, Tz. 100.



4.2 Rechtfertigung der Beihilfe

Beihilfen für die Errichtung von LNG-Terminals können – wenn keine Freistellung besteht – von der Europäischen Kommission genehmigt werden. Die Rechtsgrundlage ist hierbei aber nicht immer eindeutig und vom Umfang des geförderten Projekts abhängig. Die Genehmigung von Beihilfen für LNG-Terminals stützt die Europäische Kommission überwiegend auf Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV in Verbindung mit Kapitel 4.9 der Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen-Leitlinien („CEEAG“)¹⁶. Sofern eine Maßnahme allein Hafeninfrastururanlagen (z.B. die Jetty) betrifft, dürften diese aber auch als Beihilfen für Hafeninfrastururanlagen nach Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV genehmigungsfähig sein.



4.2.1 Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen

LNG-Terminals sind Energieinfrastrukturen. Denn LNG-Terminals dienen dazu, die Energieversorgung sicherzustellen und sind als erforderliche Infrastruktur eine Voraussetzung für einen funktionierenden Energiemarkt. Die Errichtung von LNG-Terminals unterfällt somit grundsätzlich den CEEAG.

Dies gilt insbesondere für die Errichtung eines vollständigen LNG-Terminals (wasserseitige Anlagen, landseitige

Anlagen und Anschlussleitungen) oder dessen Erweiterung,¹⁷ da die LNG-Terminals dann als ein Gesamtprojekt bewertet werden. Hierbei werden insbesondere auch typische Hafeninfrastururanlagen, wie z.B. ein Schiffs Liegeplatz¹⁸ oder eine Jetty,¹⁹ über Beihilfen finanziert, deren Genehmigung sich nach den CEEAG richtet. Sofern ein LNG-Terminal nicht als Ganzes, sondern einzelne Bestandteile eines LNG-Terminals gefördert werden, sind zumindest die Beihilfen für die Errichtung von FSRUs und für die Errichtung von Anschlussleitungen zum Anschluss der landseitigen Anlagen an das allgemeine Gasnetz auf die CEEAG zu stützen. Gleiches gilt für die landseitigen Anlagen, die keine Hafeninfrastururanlagen sind (z.B. Lagertanks, Regasifizierungsanlagen, etc.).

Die CEEAG erklären die Errichtung von LNG-Terminals zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse.²⁰ Der Ausbau der LNG-Infrastruktur steht daher im Einklang mit den Zielen der Europäischen Union für eine sichere Energieversorgung, die in Artikel 194 AEUV verankert sind. Zudem dienen LNG-Terminals dazu, die Diversifikation unterschiedlicher Energiequellen zu verbessern und die Abhängigkeit von Russland zu verringern.²¹ Dies hat die Europäische Kommission in einer gemeinsamen Erklärung mit den Vereinigten Staaten von Amerika vom 25. März 2022 bekräftigt:

„Die Europäische Kommission wird mit den Regierungen der EU-Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um ihre Regulierungsverfahren zur Erteilung und Überprüfung von Genehmigungen für LNG-Importinfrastruktur, einschließlich Anlagen an Land und zugehöriger Pipelines zur Unterstützung von Einfuhren unter Verwendung von Schiffen mit schwimmender Speicher- und Rückvergasungseinheit, und feste LNG-Einfuhrterminals zu beschleunigen.“²²

[Hervorhebung nicht im Original].

¹⁶ Leitlinien der Europäischen Kommission für staatliche Beihilfen für Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022, C(2022) 481 final vom 27. Januar 2022.

¹⁷ KOM, Entscheidung vom 18.03.2016, SA.42889, Finnland, LNG-Terminal Hamina, Tz. 71; KOM, Entscheidung vom 17.06.2021, SA.50905, Polen, LNG Terminal Swinemünde, Tz. 50; KOM, Entscheidung vom 08.12.2020, SA.55388, Zypern, LNG Terminal Vasilokos, Tz. 76; KOM, Entscheidung vom 31.07.2019, SA.51983, Kroatien, Krk LNG-Terminal, Tz. 64.

¹⁸ KOM, Entscheidung vom 17.06.2021, SA.50905, Polen, LNG Terminal Swinemünde, Tz. 8.

¹⁹ KOM, Entscheidung vom 08.12.2020, SA.55388, Zypern, LNG Terminal Vasilokos, Tz. 12.

²⁰ KOM, Entscheidung vom 17.06.2021, SA.50905, Polen, LNG Terminal Swinemünde, Tz. 50.

²¹ KOM, Entscheidung vom 17.06.2021, SA.55526, Griechenland, LNG Terminal Alexandroupolis, Tz. 161.

²² Gemeinsame Erklärung der Europäischen Kommission und der Vereinigten Staaten zur Sicherheit der europäischen Energieversorgung vom



Durch Investitionen in den Ausbau der LNG-Terminals wird das Ziel der Anbindung aller Mitgliedstaaten an den regionalen Gasmarkt der EU gefördert. Damit wird auch das Risiko einer Versorgungsunterbrechung in den jeweiligen Mitgliedstaaten verringert.²³

Zusätzlich unterstützt der Bau von LNG-Terminals die Integration von verschiedenen Energiequellen und der Energieversorgung in unterentwickelten Netzen. Dadurch wird wiederum der Wettbewerb im jeweiligen Mitgliedstaat im Stromsektor gefördert, was letztlich zu niedrigeren Stromkosten für Endverbraucher führen kann. Außerdem wird durch solche Vorhaben die Nachhaltigkeit gesteigert. Durch die Verwendung von Gas als Ersatz für teures und umweltschädliches Schweröl bei der Stromerzeugung werden LNG-Terminals voraussichtlich zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen führen.²⁴

Die Förderung von LNG-Terminals trägt auch zur Einführung von alternativen Kraftstoffen im Verkehrssektor bei, was sich wiederum positiv auf die Umwelt auswirkt, da es die Luftverschmutzung verringert und so der EU hilft, ihre Treibhausgasreduktionsziele zu erreichen.²⁵

Die Bedeutung dieser Ziele innerhalb der Europäischen Union wurde auch durch die teilweise Aufnahme von LNG-Terminals in die Liste der Europäischen Projekte von gemeinsamem Interesse unterstrichen.²⁶

4.2.2 Beihilfen für Hafeninfrastrukturen

Die Kommission hat in ihrer Entscheidungspraxis festgestellt, dass die Anlegestellen und Jettys Hafeninfrastrukturen sind.²⁷ Die Anlagenteile können damit Hafeninfrastruktur und Teil eines LNG-Terminals zugleich sein.

Sofern mit einer Beihilfe ausschließlich Teile eines LNG-Terminals gefördert werden, die Hafeninfrastruktur sind, spricht einiges dafür, dass die KOM diese auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV genehmigt oder sie – wenn die Voraussetzungen erfüllt sind – nach Art 56b der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung („AGVO“) freigestellt werden können.

5. Ausblick

Die Zeitenwende ist im Planungs-, Umwelt, Verfahrens-, Vergabe und im Beihilfenrecht angekommen. Dies belegt das LNG-Beschleunigungsgesetz. Nun wird es darauf ankommen, ob die Gesetze allen höherrangigen Anforderungen von Unions- und Verfassungsrecht genügen und die Beteiligten sie klug und richtig und mit hinreichenden personellen Ressourcen anwenden. Möglicherweise lässt sich dann auch etwas von der Zeit aufholen, die die anspruchsvollen Projekte an den deutschen Küsten in den Jahren vor dem 24. Februar 2022 verloren haben. Unabhängigkeit und Versorgungssicherheit kann das nützen.

Dr. Arne Gniechwitz
Rechtsanwalt
Standort Hamburg
arne.gniechwitz@gsk.de

Dr. Manuel G. Feller, LL.M. (Eur.)
Rechtsanwalt, Europajurist (Univ. Würzburg)
Standort Hamburg
manuel.feller@gsk.de

25.03.2022, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/statement_22_2041.

²³ KOM, Entscheidung vom 20.11.2020, SA.57032, Litauen, LNG Terminal Klaipėda, Tz. 53.

²⁴ KOM, Entscheidung vom 08.12.2020, SA.55388, Zypern, LNG Terminal Vasilokos, Tz. 85.

²⁵ KOM, Entscheidung vom 18.03.2016, SA.42889, Finnland, LNG Terminal Hamina, Tz. 73.

²⁶ Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Unionsliste der Vorhaben von gemeinsamem Interesse

²⁷ KOM, Entscheidung vom 20.11.2013, SA.36740, Litauen, Beihilfe für Klaipedos Nafta – LNG-Terminal, Tz. 10: „... LNG Terminal requires that additional port infrastructure is developed. It involves in particular the construction of the offshore jetty facility “



Urheberrecht

GSK Stockmann – Alle Rechte vorbehalten. Die Wiedergabe, Vervielfältigung, Verbreitung und/oder Bearbeitung sämtlicher Inhalte und Darstellungen des Beitrages sowie jegliche sonstige Nutzung ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung von GSK Stockmann gestattet.

Haftungsausschluss

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot auf Beratung oder Auskunft dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko.

GSK Stockmann und auch die in dieser Mandanteninformation namentlich genannten Partner oder Mitarbeiter übernehmen keinerlei Garantie oder Gewährleistung, noch haftet GSK Stockmann und einzelne Partner oder Mitarbeiter in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grund empfehlen wir, in jedem Fall eine persönliche Beratung einzuholen.

www.gsk.de

GSK Stockmann

BERLIN

Mohrenstraße 42
10117 Berlin
T +49 30 203907-0
F +49 30 203907-44
berlin@gsk.de

HEIDELBERG

Mittermaierstraße 31
69115 Heidelberg
T +49 6221 4566-0
F +49 6221 4566-44
heidelberg@gsk.de

FRANKFURT/M.

Bockenheimer Landstr. 24
60323 Frankfurt am Main
T +49 69 710003-0
F +49 69 710003-144
frankfurt@gsk.de

MÜNCHEN

Karl-Scharnagl-Ring 8
80539 München
T +49 89 288174-0
F +49 89 288174-44
muenchen@gsk.de

HAMBURG

Neuer Wall 69
20354 Hamburg
T +49 40 369703-0
F +49 40 369703-44
hamburg@gsk.de

LUXEMBURG

GSK Luxembourg SA
44, Avenue John F. Kennedy
L-1855 Luxembourg
T +352 271802-00
F +352 271802-11
luxembourg@gsk-lux.com



YOUR PERSPECTIVE.

GSK.DE | GSK-LUX.COM