



# **Niederschrift**

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 82. Sitzung

am Mittwoch, dem 27. April 2022, 14:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzender
Wolf Rüdiger Fehrs (CDU)	i. V. von Andreas Hein
Klaus Jensen (CDU)	
Lukas Kilian (CDU)	
Volker Nielsen (CDU)	i. V. von Hartmut Hamerich
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Kai Vogel (SPD)	
Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Kay Richert (FDP)	
Jette Waldinger-Thiering (SSW)	i. V. von Christian Dirschauer

### **Weitere Abgeordnete**

Oliver Kumbartzky (FDP)  
Volker Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Mündliche Anhörung</b>	<b>4</b>
	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landeswassergesetzes</b>	<b>4</b>
	Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/3814	
<b>2.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>15</b>

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 14 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuss billigt die Tagesordnung einstimmig in der vorstehenden Fassung.

**1. Mündliche Anhörung**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landeswassergesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Drucksache 19/3814](#)

hierzu: [Umdrucke 19/7436](#), [19/7437](#)

**Brunsbüttel Ports GmbH, Frank Schnabel**

[Umdruck 19/7436](#)

Herr Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH, trägt per Videozuschaltung die Schwerpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 19/7436](#), vor.

**Gasunie Deutschland (Betreiber-Konsortium German LNG),**

Doktor Michael Kleemiß, Geschäftsführer der German LNG Terminal GmbH, und  
Doktor Matthias Elspaß (Clifford Chance)

Herr Dr. Kleemiß, Geschäftsführer der German LNG Terminal GmbH, nimmt per Videozuschaltung zu dem Gesetzentwurf, [Drucksache 19/3814](#), Stellung. Dieser sei äußerst begrüßenswert vor dem Hintergrund, dass alle zur beschleunigten Umsetzung der LNG-Terminals aufgerufen seien. Der German LNG Terminal GmbH komme es darauf an, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens frühzeitig mit Baumaßnahmen beziehungsweise vorbereitenden Maßnahmen wie Bodenuntersuchungen oder Vermessungen beginnen zu können. In diesem Sinne könne eine Erteilung der Betretungsrechte helfen. Weitere Maßnahmen gelte es in Bezug auf den Landungssteg, mögliche Lärmbelastigungen und Beeinträchtigungen der Umwelt zu ergreifen.

Herr Dr. Elspaß ergänzt, dass er es aus rechtlicher Sicht für möglich erachte, den Punkt „vorbereitende Maßnahmen“ in den Gesetzestext aufzunehmen. Es handele sich um eine Möglichkeit, für weitere Beschleunigung zu sorgen. Aus rechtlicher Sicht sei sehr zu begrüßen,

dass mit dem Gesetzentwurf ein maßgeschneiderter, durchdachter Ansatz gewählt worden sei, der ein Bündel aus Maßnahmen darstelle, die auf in anderen Rechtsbereichen etablierte Konzepte zurückgingen.

### **Klimabündnis gegen LNG, Norbert Pralow**

[Umdruck 19/7437](#)

Herr Pralow trägt für das „Klimabündnis gegen LNG“ den Inhalt der Stellungnahme [Umdruck 19/7437](#) vor.

### **Professor Dr. Wolfgang Ewer, Weißleder Ewer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB**

Herr Dr. Ewer weist darauf hin, dass er seit März 2022 damit betraut sei, das Wirtschaftsministerium zu beraten, welche Möglichkeiten die Landesgesetzgebung habe, das Verfahren zu beschleunigen. Im Grunde gebe es zwei Verfahren: Das Planfeststellungsverfahren für den Hafen sei landesrechtlich geregelt (§ 95 Landeswassergesetz), während das eigentliche Genehmigungsverfahren für die Anlage imissionsschutzrechtlich und damit bundesrechtlich geregelt sei. Auf letzteres Verfahren habe folglich der Schleswig-Holsteinische Landtag keinen Einfluss.

Einflussmöglichkeiten bestünden im Bereich des Planfeststellungsverfahrens. Dass ein solches existiere, sei ein großer Vorzug gegenüber Ländern, die nicht darüber verfügten. Dort sei es sehr schwierig, Hafenprojekte unter Ausbau des Gewässers überhaupt planfestzustellen. Es sei für Schleswig-Holstein als Küstenland sinnvoll, die Regelung § 95 Landeswassergesetz zu haben.

Mit dem Gesetzentwurf gehe es um eine Optimierung des § 95 Landeswassergesetz im Hinblick auf die Eilbedürftigkeit, die das Verfahren insgesamt in sich trage. Dabei gehe es keineswegs nur um die Energieversorgung; dies ergebe sich aus der Begründung des Gesetzentwurfs, in der auch der Klimaschutz genannt werde. Das Erdgas sei nur als Übergangstechnologie in Betracht zu ziehen, allerdings weniger schädlich als die Verbrennung von Kohle oder Öl. Es ergebe sich daher auch zur Minderung der Klimabelastung eine gewisse Funktion.

Er stimme Herrn Dr. Elspaß darin zu, dass der Gesetzentwurf sich vertrauter Instrumente bediene, die an die hiesige Situation angepasst worden seien. Es handele sich mit Blick auf die Änderung Nummer 2 des § 95 Artikel 1 um einen Gewichtungsvorrang zugunsten einer Hafenanlage, die überwiegend der Energieversorgung oder dem Klimaschutz mit der Anpassung an die Folgen des Klimawandels diene. Dabei sei in der Regel von einem Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Errichtung oder wesentlichen Änderung auszugehen.

Außerdem werde mit dem Gesetzentwurf durch Beifügung eines Absatzes 6 eine Regelung vorgeschlagen, wonach „die Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung keine aufschiebende Wirkung“ habe. Ähnliches finde sich in nahezu jedem Planfeststellungsgesetz des Bundes. Herr Dr. Ewer nennt als Beispiele das Bundesfernstraßengesetz, das Bundeswasserstraßengesetz, das Bundeshaushaltsgesetz und das Umweltverwaltungsgesetz.

Drittens werde eine gesetzliche Bedarfsfeststellung vorgeschlagen. Auch dieser Vorschlag falle nicht aus dem Rahmen. Gesetzliche Bedarfsfeststellungen seien aus dem Bundesfernstraßenrecht, dem Bundeswasserstraßenrecht und anderen Bereichen bekannt. Die Rechtsprechung habe sich in den letzten 15 Jahren intensiv damit auseinandergesetzt, auch mit der Frage, die Herr Pralow angesprochen habe, ob der Rechtsschutz unzulässigerweise verkürzt werde. Diese Frage sei verneint worden.

Des Weiteren würden die abschnittsweise Zulassung und der vorzeitige Beginn vorgeschlagen. Dabei handele es sich um einen besonders wichtigen Punkt, weil sich erhebliche zeitliche Verzögerungen ergäben, wenn nicht bereits frühzeitig mit bestimmten Maßnahmen, die der Planfeststellungspflicht unterfielen, begonnen werden könnte. Gleiches gelte für die abschnittsweise Zulassung. Herr Dr. Ewer verweist auf die „masterplanartige“ Darstellung mit zwei Teilbereichen, um aufzuzeigen, inwiefern mit einer Maßnahme bereits angefangen werden könne oder nicht. Auch hier sei das Rad nicht neu erfunden worden.

Grundsätzlich könnten nur reversible Maßnahmen zugelassen werden beziehungsweise ausnahmsweise auch irreversible Maßnahmen, wenn davon nur wirtschaftliche Schäden ausgingen und für diese eine Entschädigung in Geld geleistet werde. Die Zulassung stehe unter einem Widerrufsvorbehalt, falls sich herausstellen sollte, dass doch bestimmte Probleme vorlägen. Der vorzeitige Beginn könne von einer vorher zu erbringenden Sicherheitsleistung abhängig gemacht werden.

Herr Dr. Ewer betont noch einmal, dass all diese Instrumente sich im Zusammenhang mit anderen Fachgesetzen bereits bewährt hätten und im Hinblick auf ihre rechtliche Haltbarkeit diskutiert worden seien. Er hege keinen Zweifel darüber, dass die vorgeschlagenen gesetzlichen Regelungen rechtens seien.

Abg. Waldinger-Thiering fragt, in welchem Maße die Elbe laut Brunsbüttel Ports weiter vertieft werden solle. - Herr Schnabel stellt fest, dass in der Nähe des Elbehafens ausreichend Tiefgang für Schiffe dieser Art vorhanden sei. Auch jetzt schon würden Schiffe mit Tiefgängen von 14,5 m bis 15 m empfangen. LNG-Carrier wiesen einen Tiefgang von maximal 12 m, teilweise weniger auf. Aus seiner Sicht müsse deshalb keine Vertiefung mehr erfolgen. - Herr Dr. Kleemiß ergänzt, dass seitens der German LNG Terminal GmbH die Frage nach der ausreichenden Tiefe der Elbe ebenfalls geprüft worden sei. Er könne sich den Ausführungen Herrn Schnabels anschließen.

Abg. Kilian bringt vor, dass bei Planfeststellungsverfahren die Beteiligung der Öffentlichkeit das Zeitaufwändigste sei, und schließt die Frage an, ob darauf verzichtet werden könne.

Herr Dr. Ewer stellt fest, er verneine dies im Ergebnis, da es erstens bundesrechtswidrig und möglicherweise unionsrechtswidrig wäre. Er verweise bezüglich des Bundesrechts auf die Regelung in § 71 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Bundesgesetzgeber habe dafür mit Zustimmung des Bundesrats von der besonderen Befugnis aus Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 Grundgesetz Gebrauch gemacht, ausnahmsweise das Verwaltungsverfahren bundeseinheitlich und abweichungsfest auszugestalten. Er habe entsprechende Fristabläufe vorgesehen, die durch Landesrecht nicht verkürzt werden könnten.

Hinsichtlich der unionsrechtlichen Seite müsse bei der Vierwochenfrist differenziert werden, sowohl in Bezug auf Artikel 6 Absatz 3 der Aarhus-Konvention als auch Artikel 6 Absatz 6 der UVP-Richtlinie. Jeweils würden ausdrücklich zwei aufeinanderfolgende Phasen der Auslegung und der anschließenden Stellungnahme vorgesehen, die jeweils einen angemessenen zeitlichen Rahmen haben sollten, wie es gleichlautend heiße. Dies spreche dagegen, dass eine Verkürzung an dieser Stelle möglich wäre. Dies sei ausführlich geprüft worden, mit dem Ergebnis, dass hieraus unnötige Risiken hervorgingen.

Abg. Kilian geht darauf ein, dass sich aus Absatz 3 und Absatz 4 des § 140 Landesverwaltungsgesetz ein Zeitaufwand von fast zwei Monaten ergebe, gemäß der Vorgabe, den Plan im

Rahmen des Planfeststellungsverfahrens drei Wochen öffentlich zur Einsicht auszulegen, woraufhin nach Ablauf der Auslegungsfrist noch vier Wochen für Einwendungen blieben. Er fragt, ob diese Dauer zu verkürzen wäre.

Herr Dr. Ewer antwortet, dass mit dem Planungssicherstellungsgesetz, das den Anwesenden vielleicht aus der Presse erinnerlich sei, zu Hochzeiten der Coronapandemie bundesrechtlich geregelt worden sei, dass Erörterungstermine durch eine Onlinekonsultation ersetzt werden könnten. Ein ehemaliger Richter des Bundesverwaltungsgerichts habe in der Fachpresse erörtert, ob die Onlinekonsultation so ausgestaltet werden könnte, dass nicht nur einmalig eine Stellungnahme abgegeben würde, sondern den anderen Beteiligten Gelegenheit gegeben würde, noch einmal Stellung zu nehmen. Herr Dr. Ewer äußert, dass zwei Tage Anwesenheit bei einem Erörterungstermin einem Onlineverfahren vorzuziehen wären, das vermutlich eine Woche oder mehr in Anspruch nähme und mit einem Zeitverlust einherginge. Ein Erörterungstermin empfehle sich auch, um genauer den rechtlichen Hintergrund bestimmter Argumente zu hören und gegebenenfalls etwas am Verfahren ändern zu können, um es rechtssicherer zu machen, statt erst im Klageverfahren damit konfrontiert zu werden. Somit sei der Verzicht auf einen Erörterungstermin nicht immer als Vorteil zu sehen.

Abg. Schnurrbusch bittet um Herrn Dr. Ewers Einschätzung zu dem Punkt, den die Hafengesellschaft auf Seite 4 f. der Stellungnahme, [Umdruck 19/7436](#), vorgebracht habe. - Herr Dr. Ewer erläutert, die Formulierung könne sich in diesem Zusammenhang auf das Gesamtvorhaben nur beziehen, soweit es planfeststellungspflichtig sei. Die genehmigungsrechtliche Seite betreffe die Regelungskompetenz des Bundesgesetzgebers, der möglicherweise bereichsspezifisch eine entsprechende Regelung für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren schaffen könnte. Soweit bestimmte Teile der Hafenanlage in das Wasser hineinreichten, seien diese nach seinem Verständnis, so Herr Dr. Ewer, davon erfasst. Es spreche nichts dagegen, das vielleicht noch klarzustellen.

Auf eine Frage des Abg. Hölck hin ergänzt Herr Dr. Ewer, es gelte, sich vor Augen zu führen, dass über bestimmte Modifikationen des Planfeststellungsrechts gesprochen werde, die sich nur auf das beziehen könnten, was planfeststellungspflichtig sei. Andernfalls lasse sich dafür kein Gewichtungsvorrang vorlegen. Dies gelte nur für die Maßnahmen, die der Landesgesetzgeber im Zusammenhang mit dem Wasserrecht und Häfen in Schleswig-Holstein regeln könne.

Herr Schnabel bringt ein, dass er zur Stellungnahme von Brunsbüttel Ports, [Umdruck 19/7436](#), Punkt 4, klarstellen wolle, dass dieser sich explizit auf die Thematik der Planfeststellung beziehe. Gemeint seien Baumaßnahmen in der Elbe, ähnlich der Jetty, die für eine FSRU noch notwendig sein könnten. Es finde dazu derzeit eine Prüfung statt; es gehe jedoch nur um bauliche Tätigkeiten in der Elbe, nicht um das Terminal an sich.

Abg. Hölck fragt, welche Auswirkungen die vorgeschlagene Gesetzesänderung auf das feste Terminal, dessen Bauzeit, Planungszeit und Genehmigungszeit, hätte. - Herr Dr. Ewer erwidert, dass sich daraus keine Auswirkungen auf die Bauzeit ergäben. Nach jetzigem Stand könne eine solche Regelung erst beginnen, wenn der Planfeststellungsbeschluss in vollziehbarer Gestalt vorliege, mit den planfeststellungspflichtigen Maßnahmen. Diese begännen bei einem Planfeststellungsvorhaben relativ früh. Der große Streit liege regelmäßig darin - würden zum Beispiel im Hamburger Hafen Blindgänger gefunden und eine komplette Blindgängersuche müsste angeschlossen werden -, ob Vorbereitungsmaßnahmen bei einem planfeststellungspflichtigen Vorhaben erst durchgeführt werden dürften, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliege. Nach jetzigem Stand sei dies erst der Fall, wenn ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss da sei. Nach der vorgeschlagenen Regelung könnte früher begonnen werden.

Abg. Knuth nimmt Bezug auf eine Pressemitteilung des BUND, die heute veröffentlicht worden sei. Darin heiße es, die Regierung wolle mit dem Gesetzentwurf ein beschleunigtes Planungsverfahren durch die Hintertür etablieren, das „die seit Jahrzehnten erkämpften und durch EU-Rechte verbrieften bürgerlichen Mitbestimmungsrechte“ beschneide. Er fragt, wie Herr Dr. Ewer diesen Vorwurf bewerte. - Herr Dr. Ewer erklärt, er könne nicht erkennen, dass der Vorschlag Mitbestimmungsrechte der Bürger beschnitte. Die eigentliche Zulassung des Vorhabens erfolge nachher, durch den Planfeststellungsbeschluss. Dieser sei gerichtlich überprüfbar. Es gebe eine reguläre Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Zulassung vorzeitigen Beginns diene nur dazu, einzelne Maßnahmen durchzuführen. Auch dies sei im Übrigen ein Verwaltungsakt, der notfalls angefochten und überprüft werden könne.

Abg. Metzner führt an, dass laut Staatssekretär Rohlf neben dem Planfeststellungsverfahren ein Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSCH) bezüglich des Umschlagprozesses notwendig sein werde. Sie bitte um eine Einschätzung, ob das Landeswassergesetz sich auf die landseitigen Anlagen beziehen dürfe beziehungsweise welche

Anlage in das BlmSCH-Verfahren einbezogen werden müsse und ob gegebenenfalls der Bund den vorrangigen Bedarf feststellen müsse.

Herr Dr. Ewer erläutert, dass die Frage sich nicht durch einen Blick in das Bundes-Immissionsschutzgesetz klären lasse. Stattdessen müsse die Vierte Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz herangezogen werden, die die Anlagentypen enthalte. Er selbst habe dort vergeblich nach einem Anlagentyp gesucht, wonach Flüssigerdgas wieder in einen gasförmigen Aggregatzustand gebracht werde. Der Anlagentyp, nach dem LNG-Terminals für immissionsschutzgenehmigungsbedürftig gehalten würden, verberge sich hinter der Nummer 9: „Anlagen, die der Lagerung von Stoffen oder Gemischen, die bei einer Temperatur von 293,15 Kelvin und einem Standarddruck von 101,3 Kilopascal vollständig gasförmig vorliegen“. Die eigentliche immissionsschutzrechtliche Genehmigungspflicht ergebe sich, auch nach Auffassung der zuständigen Behörden, aus der vorübergehenden Lagerung während des Verarbeitungsprozesses. Dazu gehöre der Steg nach seiner Überlegung nicht, so Herr Dr. Ewer. Am Steg werde das Schiff ausgeladen und das Flüssigerdgas in die Lagerbehälter weitergeleitet, die sich nicht auf dem Steg, sondern an Land befänden. Aus ihnen erfolge die Umwandlung in den anderen Aggregatzustand. Er sei deswegen überzeugt, dass der eigentliche Steg schon Bestandteil der Hafenanlage sei. Dies sei auch in anderen Fällen so, da vorgelagert an Häfen bestimmte Landungsstege vorhanden seien, die auch in § 95 Absatz 1 Landeswassergesetz ausdrücklich als Bestandteile von Häfen erwähnt würden. Der Steg sei also dem Hafen zuzuordnen und nicht der Lageranlage für das Flüssigerdgas.

Abg. Metzner fragt weiter, ob die Erwähnung Brunsbüttels dem Grundsatz gerecht werde, dass Gesetze allgemein und gleich sein sollten. - Herr Dr. Ewer umreißt, dass auch eine abstrakte Formulierung denkbar sei, etwa anstelle der Worte „Für das Vorhaben zur Schaffung der für die Errichtung eines Flüssigerdgas-Terminals in Brunsbüttel erforderlichen Hafeninfrastuktur“ zu schreiben: „Für die Errichtung von Flüssigerdgas-Terminals und der für diese erforderlichen Hafeninfrastuktur“. Das Vorhaben fiel unter die eine wie die andere Formulierung.

Ein rechtliches Problem ergäbe sich nur dann, wenn der Hafen durch ein Maßnahmengesetz zugelassen würde. Davon müsse er dringend abraten; dies sei ebenfalls erwogen und erörtert worden. Herr Dr. Ewer erklärt, dass das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz des Bundes Gegenstand eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens geworden sei. Die Begründung sei, dass in diesem Fall in der Tat Bürgerrechte beeinträchtigt würden, indem eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und umfassende gerichtliche Überprüfung nicht möglich sei. Bei

der Konstellation, durch ein Maßnahmengesetz eine Hafenanlage zulassen zu wollen, müsste der Gesetzgeber wie eine Planfeststellungsbehörde alle einzelnen Belange abwägen. Dies wäre unter Umständen problematisch, so Herr Dr. Ewer. Da es sich hier bloß um einen einzelnen Verfahrensschritt handele und die abschließende Entscheidung im Rahmen einer umfangreichen Abwägung erfolge, habe er keine Bedenken, die vorliegende Formulierung so zu belassen.

Auf eine Frage des Abg. Kumbartzky zum Thema Präklusion antwortet Herr Dr. Ewer, dass der Europäische Gerichtshof in der Vergangenheit in dieser Frage sehr deutlich gesprochen habe. Er habe aus der UVP-Richtlinie hergeleitet, dass das Klagerecht nicht davon abhängig gemacht werden könne, ob man sich zuvor auch an der Öffentlichkeitsbeteiligung beteiligt habe (Urteil vom 15. Oktober 2015, Kommission gegen Deutschland). Er rate dringend davon ab einzubauen, dass nur Einwendungen vor Gericht geltend gemacht werden könnten, die zuvor im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht worden seien.

Eine weitere Frage des Abg. Kumbartzky beantwortet Herr Dr. Ewer dahin gehend, dass eine Begründungsfrist vor Gericht Gegenstand der Vorbereitung des Gesetzentwurfs gewesen sei. Hinzu sei die Frage gekommen, ob sich ein Eilantrag an eine Begründungsfrist binden ließe. Auch dies gebe es zum Beispiel im Fernstraßenrecht und anderen Planfeststellungsgesetzen. Das Problem bestehe darin, dass in Artikel 64 Grundgesetz Absatz 1 Nummer 1 eine konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit für das Verwaltungsprozessrecht gegeben sei. Davon habe der Bundesgesetzgeber durch die Verwaltungsgerichtsordnung Gebrauch gemacht, die weder die eine noch die andere Frist enthalte. Daneben habe der Bundesgesetzgeber bei einzelnen Fachgesetzen Sonderregelungen geschaffen (Allgemeines Eisenbahngesetz, Bundesfernstraßengesetz unter anderem).

Die spannende Frage sei, ob der Bundesgesetzgeber damit abschließend Gebrauch von seiner Gesetzgebungskompetenz gemacht und festgeschrieben habe, dass gelte, was in der Verwaltungsgerichtsordnung stehe - dass keine Frist für einen Eilantrag oder die Begründung einer Klage gelte - und im Übrigen etwas anderes bei einzelnen Gesetzen. Anders lasse sich fragen, ob der Bundesgesetzgeber es so verstanden wissen wolle, dass das Allgemeine in der VwGO gelte und ausnahmsweise außerdem noch in einzelnen Fällen die Frist für die Einlegung einer Begründung. Dies zu entscheiden sei sehr unsicher und lasse sich an dieser Stelle nicht ausführlich darlegen. Es spreche jedoch viel dafür, dass der Gesetzgeber abschließend

von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht habe. In dem Fall habe der Landesgesetzgeber keine Gesetzgebungskompetenz, derartige Regelungen zu treffen. Tue er es dennoch, könne es verhängnisvolle Folgen haben, weil unter Umständen bei einer Klage dagegen ein Gericht die Sache aussetze und Karlsruhe mit der Frage vorlege, ob ein Verstoß gegen Bundesrecht vorliege. Daraus könnte eine jahrelange Verzögerung erwachsen.

Abg. Waldinger-Thiering bringt vor, dass das Planfeststellungsverfahren nur wegen des öffentlichen Interesses schnell durchgeführt werden könnte. Sie bittet darum, das öffentliche Interesse noch einmal darzustellen. Die Landesregierung spreche sich für das LNG-Terminal vor dem Hintergrund einer Abwägung mit Blick auf den Klimaschutz aus. Sie interessiere sich für den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck im Verhältnis zu Kohle und Öl beziehungsweise dafür, welche Auswirkungen die Errichtung des LNG-Terminals auf die CO<sub>2</sub>-Ziele Schleswig-Holsteins und Deutschlands und die Nachhaltigkeitsziele habe, die die Landesregierung sich gegeben habe.

Herr Dr. Ewer erläutert, dass es sich um eine politische, keine unmittelbar juristische Frage handle. Unabhängig davon, wie die Vereinbarkeit mit den Nachhaltigkeitszielen der Landesregierung beurteilt werde, wäre der Landtag frei, so Herr Dr. Ewer, für bestimmte Zielsetzungen wie die Energiesicherung einen Vorrang zu schaffen. Er erläutert den Punkt am Beispiel der Frage, die im Moment im Zusammenhang mit der Beschleunigung von Energieanlagen aufgekomen sei, ob bei Geothermie wasserrechtliche Erlaubniserfordernisse sehr stark beschränkt werden sollten. Der Gesetzgeber habe es in der Hand, bestimmten Belangen einen relativen Gewichtungsvorrang beizumessen.

Auf eine weitere Frage der Abg. Waldinger-Thiering führt Herr Dr. Ewer aus, im Falle vorläufiger Zulassungen sei es regelmäßig so, dass der vorzeitige Beginn von Maßnahmen unter Umständen von der vorherigen Erbringung einer Sicherheitsleistung für den Rückbau abhängig gemacht werde. Entsprechend sei es im Gesetzentwurf geregelt. Die Entscheidung liege bei der Planfeststellungsbehörde. Im Grundsatz sei es so, dass eine Maßnahme, die durchgeführt werde, für die aber keine Endzulassung erfolge, wieder rückgängig gemacht werden müsse. Dies sei in der Zulassung vorzeitigen Beginns regelmäßig so geregelt. Der Vorhabenträger müsse die Kosten dafür tragen.

Abg. Hölck bittet um eine Einschätzung der Landesregierung zur Stellungnahme von Brunsbüttel Ports, [Umdruck 19/7436](#).

Herr Dr. Buchholz fasst zusammen, es gehe um die Frage, ob nach der Stellungnahme, [Um-druck 19/7436](#), das Anlegen, Ändern oder Errichten eines Landungsstegs für ein Floating Terminal von der Regelung des § 95 Landeswassergesetz (neu) erfasst sei. Er vertrete die Rechtsauffassung, dass dies der Fall sei. Es stehe da nicht, wie Brunsbüttel Ports selbst schreibe, dass es nur um ein landseitiges Terminal gehe. Es gehe um ein Flüssigerdgas-Terminal in Brunsbüttel; auch eine auf einem Schiff befindliche Tankanlage mit einer Regasifizierungsanlage sei eine in Brunsbüttel angelegte Flüssigerdgas-Terminal-Anlage. Sollte diese Interpretation zu weitgehend sein, spreche nichts dagegen, dass im Text oder der Begründung des Gesetzentwurfs eine Klarstellung erfolge.

Herr Dr. Ewer stellt fest, dass im Text des Gesetzentwurfs die Worte „einschließlich der wasserseitigen Anlagen“ bereits zu dieser Interpretation verhelfen müssten.

Minister Dr. Buchholz stimmt dem zu. Die Interpretation, die Brunsbüttel Ports vorgenommen habe, die besage, dass der Text des Gesetzentwurfs sich sehr eng nur auf ein landseitiges Terminal beziehe, habe er dem § 95 a Landeswassergesetz (neu) so nicht entnommen. Er verstehe den § 95 a so, dass sämtliche, auch für ein FSRU erforderlichen hafentechnischen Anlagen damit erfasst seien. Er vermute, dass es keiner Änderung der Formulierung bedürfe.

Herr Dr. Ewer bestätigt, dass dies seiner Einschätzung entspreche. Wenn es erwünscht sei, sei eine Klarstellung möglich, jedoch nicht erforderlich. Die Formulierung „Für das Vorhaben... erforderlichen Hafeninfrastruktur einschließlich der wasserseitigen Anlagen“ verdeutliche, dass der Steg - was nicht auf der Landseite, sondern auf dem Wasser sei, aber Bestandteil der Hafeninfrastruktur - mit erfasst sei.

Minister Dr. Buchholz stellt, indem er vorschlägt, dies in der Niederschrift zu dokumentieren, fest, dass in § 95 a des Landeswassergesetzes (neu) auch gemeint sei, dass die Steganlagen für ein Floating Terminal mit umfasst seien, sodass es keiner Änderung des vorgeschlagenen Gesetzestextes oder der Begründung bedürfe. Es handele sich um eine juristische Auskunft, wie der Text zu verstehen sei.

Der Vorsitzende stellt fest, die Niederschrift sei Teil des Beratungsverfahrens und ließe sich heranziehen, um zu erfahren, was der Gesetzgeber habe zum Ausdruck bringen wollen.

Der Anmerkung der Abg. Waldinger-Thiering entgegen, dass es sich um einen Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen, nicht aber der Landesregierung handele, hält Minister Dr. Buchholz entgegen, die Landesregierung habe Formulierungshilfe geleistet. Dies sei kein unübliches Verfahren und kein Geheimnis.

Mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimme des SSW empfiehlt der Ausschuss dem Landtag die Annahme des Gesetzentwurfs, [Drucksache 19/3814](#), in unveränderter Fassung.

## 2. Verschiedenes

Einstimmig nimmt der Ausschuss den Bericht der Landesregierung „Ansiedlungsstrategie Schleswig-Holstein“, [Drucksache 19/3234](#), abschließend zur Kenntnis.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 15:15 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf  
Geschäfts- und Protokollführerin