

Im Schatten der Gasmangellage

Nach dem russischen Überfall auf die Ukraine im Februar 2022 herrschte in Deutschland große Angst vor einer Gasmangellage. Im Rekordtempo wurden in der Folgezeit Flüssiggasterminals an der deutschen Nord- und Ostseeküste errichtet und die Beteiligungsmöglichkeiten in der Planung radikal reduziert. Die Projekte lösten – lokal unterschiedlich starken – Widerstand aus. In der Rückschau zeigt sich, dass die mit einer Notlage begründete Beschleunigung Kollateralschäden ausgelöst hat, die nicht in einem gesunden Verhältnis zu den erreichten Zielen stehen.

Der Beschleunigungsdiskurs hat in Deutschland in den letzten Jahren wesentlich an Bedeutung gewonnen. In der Tat ist der Handlungsdruck in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens (Bausektor, Verkehr, Energie, zuletzt Verteidigung) überwältigend geworden. Während Beschleunigung an sich weniger umstritten ist, sind es umso mehr deren konkrete Ansätze und Instrumente, die Konfliktpotenziale bergen und intensiver erforscht und diskutiert werden müssen. Dieser Beitrag liest sich am besten als „Werkstattbericht“ aus der laufenden Forschung: In einem Teilprojekt des laufenden Forschungsprojekts „Konflikte in der Planung“ geht es um Konflikte, die aus der (zunächst) enorm schnellen Einrichtung einer Flüssiggas-Infrastruktur (englisch: Liquefied Natural Gas, kurz LNG) an der deutschen Nord- und Ostseeküste resultieren. Im Fokus der Forschung stehen die Gegenstände, Akteurskonstellationen und Dynamiken der Konflikte, die rund um den in den Jahren 2022 und 2023 erfolgten Bau der LNG-Infrastruktur auftraten.

LNG-Wende im Namen der „Zeitenwende“?

Vermutlich können wir uns noch alle sehr genau an den Morgen des 24. Februar 2022 erinnern, als russische Streitkräfte das Nachbarland Ukraine überfielen. Ebenfalls in Erinnerung geblieben ist die „Zeitenwende“-Rede

von Bundeskanzler Olaf Scholz drei Tage nach Kriegsbeginn: „Die Welt danach ist nicht mehr dieselbe wie die Welt davor“. In dieser Rede vor dem Deutschen Bundestag verkündete Scholz den Bau zweier LNG-Terminals in Wilhelmshaven und Brunsbüttel an der deutschen Nordseeküste. Auch dies markierte eine Zeitenwende und eine Abkehr von der bisherigen Energie- und Klimapolitik, die bis dato vor allem den Ausstieg aus fossilen und den Einstieg in erneuerbare Energien ins Zentrum gerückt hatte. Vor diesem Hintergrund erscheint es auch konsequent, dass die Förderung von Fracking-Gas sowie der Bau und Betrieb von LNG-Terminals zu diesem Zeitpunkt in Deutschland nicht genehmigungsfähig waren: Flüssiggas ist deutlich klima- und umweltschädlicher als Erdgas.

Zum damaligen Zeitpunkt war die Bundesrepublik aber auch noch sehr stark und sehr einseitig von Gasimporten aus Russland abhängig. Die Sorge war groß, dass die deutsche Industrie ihren Betrieb drosseln oder gar einstellen würde, und dass die Bevölkerung im kommenden Winter in unbeheizten Wohnungen frieren müsste. Um eine solche Gasmangellage abzuwenden, legte die Bundesregierung bereits drei Monate nach Kriegsbeginn ein Gesetz zur beschleunigten Errichtung von LNG-Terminals an fünf Standorten vor: das Gesetz zur beschleunigten Errichtung von Flüssiggasterminals, kurz LNG-Beschleunigungsgesetz. Zur Beschleunigung des Planungsverfahrens ermöglicht das Gesetz Ausnahmen

Text von
Ihar Buika
Dr. Wolfgang Haupt



bei der Umweltverträglichkeitsprüfung oder gar deren Wegfall. Darüber hinaus sieht es auch eine Verkürzung der Öffentlichkeitsbeteiligung auf nur zwei Wochen vor. Im Gesetz wird diese Abkehr von bisherigen planerischen Grundsätzen mit der besonderen Dringlichkeit, der energiewirtschaftlichen Notwendigkeit und dem überragenden öffentlichen Interesse begründet.

Wilhelmshaven: Leiser Protest zwischen Gasmangellage und „neuem Deutschlandtempo“

In Wilhelmshaven gab es bereits vor Beginn des Ukraine-kriegs Bestrebungen zur Errichtung eines LNG-Terminals, ein Projekt kam letztlich aber nicht zu Stande. Es fehlten hierfür einerseits die gesetzliche Grundlage und andererseits das wirtschaftliche Interesse: Der börsennotierte Energiekonzern Uniper verwarf seine Pläne zur Errichtung eines Terminals in Wilhelmshaven letztlich aus Gründen fehlender Wirtschaftlichkeit. Die drohende Gasmangellage änderte jedoch schlagartig alles und machte den Import von LNG-Gas auf einmal wirtschaftlich attraktiv. Uniper, das während der Energiekrise 2022 mit Mitteln des Bundes gestützt werden musste und seitdem zu über 99 Prozent der Bundesrepublik Deutschland gehört, nahm unmittelbar nach Kriegsbeginn die Planungen am Terminal wieder auf: Baubeginn war bereits im April 2022, einen Monat vor Verabschiedung des LNG-Beschleunigungsgesetzes.

Diese ungewöhnliche hohe Planungsgeschwindigkeit, aber auch der Umstand, dass mit dem Baubeginn schon Tatsachen geschaffen wurden, bevor die rechtliche Grundlage durch das LNG-Beschleunigungsgesetz vorlag, nährten den Verdacht, dass das Ergebnis des Planungsverfahrens schon vor dessen Abschluss oder bereits zu Beginn feststand. Dieser Eindruck ist besonders stark bei den Personen und Gruppen, hauptsächlich Umweltverbänden, die von

Beginn an vehement gegen das Projekt protestiert hatten und auch unter den erschwerten Bedingungen die Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung wahrnahmen. Sie verfassten zahlreiche Stellungnahmen, die jedoch abgewiesen wurden. Kritik entzündete sich insbesondere rund um die Höegh Esperanza, ein LNG-Speicher- und Verdampfungsschiff, das für den Zeitraum von 20 Jahren gechartert wurde und große Mengen giftiges Chlor in das Wattenmeer – der Nationalpark Wattenmeer (UNESCO Weltnaturerbe) beginnt nur wenige hundert Meter vom Terminal entfernt – einleitet. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) argumentiert, dass dies zur toxischen Belastung des sensiblen Ökosystems des Wattenmeers führt und der örtlichen Krabben- und Muschelfischerei Schaden zufügt. Brisant ist in diesem Zusammenhang auch, dass die mit einer veralteten Technik arbeitende Höegh Esperanza zuvor in Australien – gemeinhin nicht als Umwelt-Champion bekannt – keine Genehmigung erhalten hatte. Grund hierfür war, dass die Grenzwerte für die Einleitung von Chlor um ein Vielfaches überschritten werden. Ende 2023 reichte die DUH daher eine Klage auf „die unverzügliche Umrüstung des Terminalschiffs auf den aktuellen Stand der Technik ohne Chlor“ beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein. Im Dezember 2024 urteilte das Gericht, dass der Einsatz von Chlor zur Reinigung des LNG-Terminals rechtmäßig sei und das Verfahren dem vom Gesetz geforderten Stand der Technik entspräche. Somit ist die Klage gegen die wasserrechtliche Genehmigung seitens des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Umweltschutz endgültig abgewiesen.

Die LNG-Gegner*innen in Wilhelmshaven waren und sind sehr aktiv und durchaus sichtbar, stellen bis heute aber nur eine kleine Minderheit innerhalb der Stadtgesellschaft dar. Auch von kommunalpolitischer Seite gab es wenig Gegenwind: Bei den Abstimmungen im Rat der Stadt stimmte stets eine große Mehrheit für den Ausbau der LNG-Infrastruktur, bei nur vereinzelt Gegenstimmen oder Enthaltungen. Wichtig ist zudem, dass die Entscheidung für das erste LNG-Terminal – ein zweites würde kürzlich freigestellt – in

einer Zeit großer Unsicherheit getroffen wurde. Kritik am Projekt, aber auch an LNG und Fracking im Allgemeinen passte gewissermaßen nicht in die damalige Krisenzeit und stieß folglich auf wenig Resonanz.

Allerdings hat sich das auch bis heute, nachdem wir mittlerweile wissen, dass es zu keiner Gasmangellage gekommen ist, kaum geändert. Ein Grund hierfür mag auch sein, dass die Wilhelmshavener Stadtgesellschaft generell als sehr passiv und politisch wenig aktiv beschrieben wird. Die stark durch Schiffbau und Marine geprägte Industriestadt musste in den letzten Jahrzehnten einen erheblichen Bevölkerungsrückgang hinnehmen, weist eine konstant überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit auf und leidet unter einer chronisch klammen Stadtkasse. Vor diesem Hintergrund erscheinen der LNG-Ausbau und die langfristig anvisierte Umrüstung auf Wasserstoff als Möglichkeit, Industriearbeitsplätze zu schaffen, Gewerbeeinnahmen zu generieren und somit dem industriellen Niedergang etwas entgegenzusetzen. Aufgrund der hervorgehobenen Bedeutung des Terminals für die deutsche Energiepolitik und insbesondere für die Bewältigung des Winters 2022/2023, dem ersten nach dem Wegfall der Gaslieferungen aus Russland, rückte die beschauliche Mittelstadt Wilhelmshaven ins Zentrum der bundespolitischen Aufmerksamkeit. In Erinnerung geblieben sind die Bilder, als Bundeskanzler Olaf Scholz, Wirtschafts- und Klimaminister Robert Habeck und Finanzminister Christian Lindner in gelben Warnwesten bei steifer Nordseebrise im Dezember 2022 das Wilhelmshavener Terminal feierlich eröffneten. Die Eröffnung erfolgte nach nur wenigen Monaten Bauzeit und wurde vom Bundeskanzler überschwänglich als Beleg für das „neue Deutschlandtempo“ gepriesen. Ebenfalls anwesend bei der Eröffnung war der aus der Region stammende niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies, der in enger Zusammenarbeit mit Robert Habeck den Weg frei gemacht hatte für die beschleunigte Errichtung des Terminals. Mit Verweis auf die atemberaubend anmutende Planungs- und Bauzeit prägte er auch den Begriff des „Niedersachsen-Tempos“.

Rügen: Lauter Protest und Grenzen des „neuen Deutschlandtempo“

Nur wenige Wochen später, im Januar 2023, erreichten uns ähnliche Bilder von hochrangigen Politiker*innen aus dem vorpommerschen Lubmin, einem Seebad in der Nähe von Greifswald. Hier konnte das zweite LNG-Terminal in Form des LNG-Speicher- und Verdampfungs-Schiffes Neptune unter Nutzung der bestehenden Nord-Stream-Infrastruktur in kurzer Zeit vom Privatunternehmen Deutsche ReGas aufgebaut und in Betrieb genommen werden.

Auch der hiesige, zunächst recht überschaubare Protest von einigen wenigen Aktivist*innen wurde vor dem Hintergrund der drohenden Gasmangellage zunächst noch weitgehend übersehen. Den Forderungen der Einwohner*innen des benachbarten Dorfes Spandowerhagen, den vom Terminal ausgehenden Lärm zu reduzieren, musste der Betreiber jedoch Genüge tun und entsprechende Schutzanlagen installieren. Im Hochglanz der ausgesendeten Bilder und in der Überschwänglichkeit des dargebrachten Selbstlobes seitens der Politik konnte man sich damals wohl kaum vorstellen, auf welchen Konflikt der LNG-Ausbau in Deutschland insgesamt und in Vorpommern insbesondere zusteuerte.

Denn bereits im Februar 2023 verkündete der Energiekonzern RWE seine Pläne, acht Kilometer vor dem mondänen Ostseebad Sellin auf Rügen das größte schwimmende LNG-Terminal Europas zu errichten. Die riesige schwimmende LNG-Plattform mit vier Anlegestellen für LNG-Schiffe sollte demnach durch eine etwa 50 Kilometer lange Pipeline im Greifswalder Bodden mit dem Einspeisepunkt in Lubmin verbunden werden. Was nach dieser Verkündung in den nächsten Monaten erfolgte, waren vielfältige und lang anhaltende Proteste gegen diese Pläne und ein erbitterter Kampf um Mitsprache und Mitbestimmung. Den Auftakt bildete die große Demonstration im benachbarten Ostseebad Baabe Ende Februar, an der etwa zweieinhalbtausend Rügauer*innen teilnahmen. Protestkundgebungen in dieser Dimension kannte die Insel bis dato kaum. Denn die allgemeine Empörung riefen nicht nur die Sachinhalte der Pläne hervor. Vor allem die Art und Weise, wie RWE im Auftrag der Bundesregierung das Projekt vorantrieb, wurde von vielen als „Nacht-und-Nebel-Aktion“ wahrgenommen.

Weitere Demonstrationen, wenn auch in deutlich geringerem Umfang, folgten, wobei Umweltschutzorganisationen (NABU, BUND), Klimagruppen (Fridays for Future, Ende Gelände) und NGOs (Deutsche Umwelthilfe) die zivilgesellschaftliche Mobilisierung vor Ort vorantrieben. Ihre Legitimität schöpften diese Gruppen in erster Linie aus den erheblichen Bedenken hinsichtlich der Auswirkung der geplanten LNG-Infrastruktur auf das bereits ohnehin stark beeinträchtigte Ökosystem der Ostsee. Zum einem handelte es sich um den Angriff auf den Schutzstatus mehrerer Gebiete im Greifswalder Bodden nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU. Zum anderen bestanden erhebliche Befürchtungen, dass die Bauarbeiten in den Wintermonaten das wichtige Heringslaichgebiet, insbesondere in der Sassnitzer Rinne, stören würden. Ein LNG-Terminal in der unmittelbaren Nachbarschaft des Nationalparks Jasmund mit dem UNESCO Naturerbe „Alte Buchenwälder Deutschlands“ und dem Biosphärenreservat Südost-Rügen ist für viele Menschen nicht



Protest gegen das LNG-Terminal auf dem Hafengelände von Mukran (Rügen)

vorstellbar. In diesem Zusammenhang war es auch die lokale Fischerei, die sich dem Protest anschloss und auf den seit Jahren sinkenden Heringsbestand vor Rügen und im Greifswalder Bodden aufmerksam machte. Auch die Rügener Tourismusbranche der Nordküste der Insel, insbesondere die der Binzer Bucht, reihte sich in die Proteste ein. Die Gemeinde Binz und deren parteiloser Bürgermeister Karsten Schneider stellten sich mit einer umfassenden Anti-LNG-Kampagne an die Spitze. Die Kampagne verfügte über ein professionelles Kommunikationsmanagement sowie einen Webauftritt. Sie strengte Gerichtsklagen an. Die LNG-Baupläne wurden indessen unbeeindruckt weiterhin verfolgt, und eine Novellierung des LNG-Beschleunigungsgesetzes (die gesetzliche Bindung des LNG-Standorts in Mukran) wurde vorbereitet. Auf das fehlende Entgegenkommen seitens RWE und der Bundesregierung reagierten die LNG-Gegner*innen mit einer weiteren Protestform: der Einreichung einer Peti-

tion, wie sie im Petitionsrecht des Grundgesetzes (Artikel 17) festgeschrieben ist. Die Anti-LNG-Petition auf Rügen wurde damals von etwa 90.000 Menschen bundesweit unterstützt und wurde bis Dezember 2024 über 350.000-mal unterschrieben.

Diese bundesweite Resonanz ist auf die bemerkenswerte oder, je nach Blickwinkel, auch merkwürdige Diskrepanz zwischen der Entspannung auf dem internationalen Gasmarkt zu Beginn des Sommers 2023 einerseits und dem beharrlichen Festhalten am Argument der akuten Gasmanngelage andererseits zurückzuführen. Anders als im Winter 2022 lag zum Zeitpunkt der Großproteste auf Rügen keine unmittelbare Not- oder Krisenlage mehr vor. Auch vor diesem Hintergrund, aber beileibe nicht nur deswegen, waren die Reaktionen aus Politik und Gesellschaft auf Rügen gänzlich anders als ein Jahr zuvor in Wilhelmshaven.

27. Februar 2022

Bundeskanzler Scholz erklärt die Notwendigkeit des LNG-Ausbaus

5. Mai 2022

Baubeginn des ersten LNG-Terminals in Wilhelmshaven

24. Mai 2022

Verabschiedung des Gesetzes zur beschleunigten Errichtung von Flüssiggasterminals (LNG-Beschleunigungsgesetz, LNGG)

17. Dezember 2022

Eröffnung des ersten deutschen LNG-Terminals in Wilhelmshaven

14. Januar 2023

Eröffnung des LNG-Terminals in Lubmin

Weder Bundeskanzler Olaf Scholz noch Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck konnten bei ihren Besuchen auf Rügen die LNG-Gegner*innen mit dem Argument der Gasmangellage überzeugen. Auch das Kompromissangebot der Bundesregierung überzeugte die Rügeaner wenig. Konkret ging es um den Rückzug von RWE und den Einstieg der Deutschen ReGas sowie die Verlegung des wesentlich abgespeckten LNG-Terminals in den Hafen in Mukran. Da die Betriebsgenehmigung in Mukran bis 2043 erteilt werden sollte, wurde dieser Vorschlag von den Projektgegner*innen aber nicht als tragfähiger Kompromiss verstanden. Die Anhörung der zuvor erwähnten Petition im Petitionsausschuss des Bundestages bot zwar die Bühne zum Austausch zwischen den Abgeordneten und den LNG-Gegner*innen, blieb jedoch letztlich wirkungslos. Eine Empfehlung sprach der Ausschuss fast ein Jahr nach der LNG-Gesetzänderung dennoch aus: zugunsten der bereits aufgebauten Anlage in Mukran.

In dem Spannungsfeld zwischen dem hauptsächlich lokal verorteten Protest und der sich auf der Bundesebene vollziehenden Gesetzgebung spielte die Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern eine zwiespältige Rolle. Einerseits lehnte die Ministerpräsidentin Manuela Schwesig die Errichtung des LNG-Terminals auf Rügen entschlossen ab. Sie verwies beispielsweise darauf, dass der Beitrag des Bundeslandes zur deutschen Energieversorgung durch die großen Windenergiekapazitäten bereits groß genug sei und mahnte an, den Menschen auf der Insel zuzuhören. Andererseits konnten sich das Land und dessen zuständige Ämter, das Bergamt in Stralsund sowie das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern, dem beschleunigten Genehmigungsprozess nicht entziehen oder diesen verweigern.

Als im Herbst 2023 eine Konfliktlösung immer noch nicht in Sicht war, engagierte sich der Ostbeauftragte der Bundesregierung Carsten Schneider – nicht zu verwechseln

mit dem zuvor erwähnten Binzer Bürgermeister Karsten Schneider – und versuchte, den Konflikt auf Rügen zu befrieden und dafür zu sorgen, dass das Terminal bis zum Winter 2023/2024 in den Betrieb gehen konnte. Beide Bemühungen blieben letztlich erfolglos. Carsten Schneider versprach zunächst erhebliche Investitionen von bis zu 700 Millionen Euro in die Ertüchtigung der Bahnstrecke Berlin-Stralsund-Binz für die kommenden Jahre. Da dieses Versprechen ohne jegliche schriftliche Vereinbarung erfolgte, waren nur wenige überrascht, als Ende April 2024 bekannt gegeben wurde, dass die versprochenen Mittel wegen des vom Bundesverfassungsgericht als in Teilen verfassungswidrig beurteilten Bundeshaushalts bis auf weiteres nicht zur Verfügung stehen werden. Abgesehen davon wirkte es eher konfliktverstärkend, dass ein Vermittler und Moderator einseitig Partei für das Projekt ergriff, den Bau der LNG-Anlage vehement verteidigte und den Protest als „den des westdeutschen Wohlstands“ herabsetzte. Carsten Schneider suggerierte hierbei, dass die aufwändig designte Protestkampagne (Webauftritt, Plakate, Merchandise) überwiegend von Westdeutschen, die Immobilieneigentum auf Rügen besitzen, finanziert wurde.

Anders als in Wilhelmshaven war vom „neuen Deutschlandtempo“ auf Rügen nichts zu sehen. Die Betriebsgenehmigung für das Terminal wurde erst Anfang April 2024 erteilt, also nachdem auch der zweite Winter ohne Gas aus Russland überstanden war. Die erste LNG-Lieferung für den Probebetrieb erreichte Mukran am 25. Mai aus den USA. Der Regelbetrieb wurde erst im August aufgenommen, und bis dato wurden nur einige wenige Regasifizierungen – Umwandlungen von Flüssiggas in den gasförmigen Zustand – durchgeführt. Die aktuelle Auslastung beträgt weniger als zehn Prozent der genehmigten Kapazität. Dennoch ist das Bundeswirtschaftsministerium überzeugt: „Das Terminal in Mukran [...] erfüllt mit

13. Februar 2023

RWE macht Pläne bekannt, ein LNG-Terminal vor Rügen zu errichten

7. Juli 2023

Aufnahme des Hafens Mukran in das LNG-Beschleunigungsgesetz

Juni 2023

Baubeginn des zweiten LNG-Terminals in Wilhelmshaven

9. April 2024

Genehmigung des Regelbetriebs für das LNG-Terminal in Mukran

19. Dezember 2024

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts: Chloreinsatz auf LNG-Schiff in Wilhelmshaven rechtmäßig

seinem Marktangebot eine wichtige Resilienzfunktion für die Gasversorgung Deutschlands und der europäischen Nachbarstaaten“.

In Wilhelmshaven ist die Situation übrigens mittlerweile ähnlich: Das Terminal stellte Anfang 2025 seinen Betrieb vorübergehend ein. Grund hierfür ist der gesunkene Gasverbrauch und die höhere Verfügbarkeit von Pipeline-Gas aus anderen Ländern wie beispielsweise Norwegen.

Ein „neues Deutschlandtempo“, aber um welchen Preis? Ein Zwischenfazit

Die Planungsverfahren zur Errichtung von LNG-Terminals in Wilhelmshaven und vor Rügen weisen ein hohes Maß an auch durch Beschleunigung hervorgerufener Konflikthaftigkeit auf. Diese manifestiert sich in erster Linie darin, dass beschleunigte Planungsverfahren mit etablierten Planungsgrundsätzen und -routinen radikal brechen und dadurch besonders aufseiten der Vorhabengegner*innen zu einem starken Misstrauen gegenüber Behörden und Politik führen; etwa indem Rechtmäßigkeit und Transparenz von Planungsverfahren zunehmend in Frage gestellt werden. Die Projekte werden als bereits vorab beschlossen wahrgenommen. Notlage-Argumente werden dabei als Zeichen mangelnder Legitimationskraft gedeutet, denn sie implizieren, dass die Projekte unter „normalen“ Bedingungen niemals genehmigt und umgesetzt werden würden.

Die eingangs erwähnte Konflikthaftigkeit des Beschleunigungsinstrumentariums zeigt sich exemplarisch in der aktuell bedenklichen Schiefelage des im Grunde bewährten kommunikativen Ansatzes des Ermitteln und Vermitteln. So sieht das Paradigma der kommunikativen Planung eigentlich vor, dass zunächst ergebnisoffen die Problemlage und dann ein Ausgleich der widerstreitenden Interessen ermittelt werden. Im nächsten Schritt wird dann der gefundene Konsens kommuniziert, also vermittelt. Bei der Errichtung der LNG-Terminals in Wilhelmshaven und Mukran kam der Aspekt des Ermitteln viel zu kurz, standen die Standorte doch bereits fest und fehlten für Einwände oder Änderungen an den Projekten sowohl der Spielraum als auch die nötige Zeit.

Der Konfliktgehalt der Beschleunigungspolitik ist dabei stark vom raum-zeitlichen Kontext des jeweiligen Vorhabens abhängig. Vor diesem Hintergrund unterscheiden sich die untersuchten Entwicklungen in Wilhelmshaven und auf Rügen erheblich. Ein „neues Deutschlandtempo“ in Wilhelmshaven konnte hauptsächlich durch die industrielle Vorprägung des Standortes sowie die große Unsicherheit auf dem europäischen Gasmarkt in 2022 erzielt werden. Auf Rügen wurde das „Deutschland-Tempo“ hingegen massiv ausgebremst, weil die Interessen des hier florierenden Tourismus denen der LNG-Industrie fundamental

entgegenstehen und die Gaslieferungen nach Deutschland sich ab 2023 weitgehend stabilisiert haben. Ein weiterer, kontextabhängiger Unterschied lässt sich im Hinblick auf die Intensität und Dynamik der Konfliktauflösung verzeichnen. Während der Konflikt in Wilhelmshaven durch die Errichtung des zweiten LNG-Terminals und perspektivisch weiterer Infrastrukturen zum Import und zur Verteilung von Wasserstoff eher verschärft wird, ist auf Rügen eine den Aufbaufortschritt begleitende Abschwächung der Mobilisierung der Konfliktparteien und teilweise Resignation aufseiten des Protestes zu verzeichnen.

Unsere Studie ist im Kontext der aktuellen Debatte über die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren generell und deren Ansätze und Instrumente im Speziellen zu verorten.

Wir sind in hohem Maße über die weitgehende Einseitigkeit dieser Debatte besorgt, in der vor allem die Politik in der Einschränkung der Beteiligung entscheidende Beschleunigungseffekte sieht. Der gänzliche Verzicht auf mitunter komplexe Prüfungsverfahren im Bereich des Umweltschutzes läuft den gleichzeitigen Bemühungen, den Artenschutz und die Biodiversität zu sichern, zuwider. Zudem ist davon auszugehen, dass beschleunigte Projekte, die Beteiligung und Belange des Umweltschutzes in den Hintergrund rücken, letztlich anfälliger sind für Klagen und sich langfristig als sehr teure Fehlplanungen erweisen können. Zum Nachdenken anregen sollte zudem, dass die gesteckten Ziele trotz der mobilisierten Ressourcen und der in Kauf genommenen Kollateralschäden noch nicht einmal immer erreicht wurden.

Die in unserer Studie aufgezeigte Diskrepanz zwischen der anvisierten und der tatsächlichen Beschleunigung (vor allem auf Rügen, aber auch beim zweiten LNG-Terminal in Wilhelmshaven) möchten wir als mahndes Signal bezüglich der Legitimationskraft des Notlage-Arguments in Beschleunigungsdebatten zur weiteren Diskussion stellen.



KONTAKT

Ihar Buika

Dr. Wolfgang Haupt