

HAMBURG, 10. SEPTEMBER 2025

Beihilfenrecht für Häfen und Terminals

RA Dr. Arne Gniechwitz, GSK Stockmann



YOUR PERSPECTIVE.

[GSK.DE](https://www.gsk.de) | [GSK-LUX.COM](https://www.gsk-lux.com)

- 1 | Einführung: LNG, Krieg und Beihilfen
- 2 | Beihilfen für Betreiber von LNG-Terminals
- 3 | Beihilfen für Hafeninfrastruktur zum Umschlag verflüssigter Gase

Entwicklung: LNG und Beihilferecht





Die EU erkennt das Thema (1)

VO (EU) Nr. 994/2010 vom 20.10.2010 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Erdgasversorgung

Erwägungsgrund 7

- (7) Eine Diversifizierung der Lieferwege und Bezugsquellen des für die Union bestimmten Erdgases ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Versorgungssicherheit der Union insgesamt und ihrer einzelnen Mitgliedstaaten. In Zukunft wird die Versorgungssicher-

Erwägungsgrund 8

- (8) Um die Auswirkungen der infolge von Störungen bei Gaslieferungen möglichen Krisen zu mindern, sollten die Mitgliedstaaten die Diversifizierung der Energiequellen und der Gaslieferwege und -bezugsquellen fördern.





Die EU erkennt das Thema (2)

Besetzung Krim März 2014





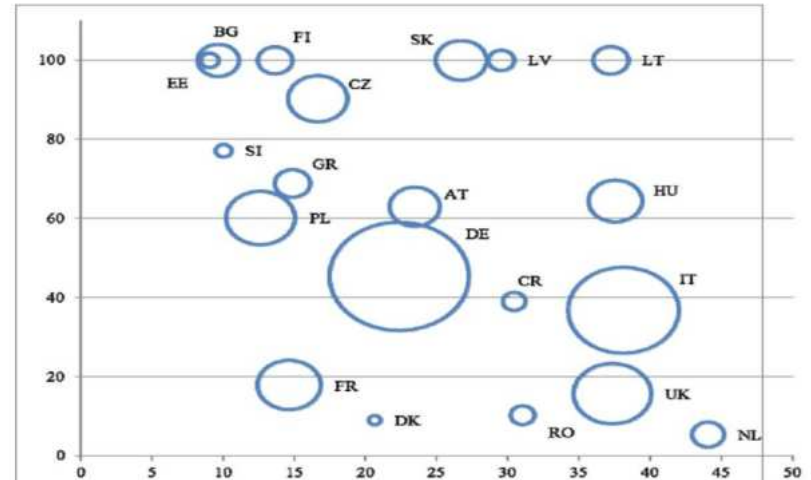
Die EU erkennt das Thema (3)

Strategie für eine sichere europäische Energieversorgung vom 28.05.2014
Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat

- Das dringlichste Problem in Punkto Energieversorgungssicherheit ist die starke Abhängigkeit von einem einzigen Drittländerslieferanten. Dies gilt insbesondere für Erdgas, aber auch für Strom:
 - Sechs Mitgliedstaaten beziehen ihr gesamtes Erdgas ausschließlich aus Russland; drei davon decken mehr als ein Viertel ihres gesamten Energiebedarfs mit Erdgas. Im Jahr 2013 entfielen 39 % der EU-Erdgasimporte auf Lieferungen aus Russland bzw. wurden 27 % des Gasverbrauchs in der EU durch Russland gedeckt. Russland exportierte 71 % seines Gases nach Europa, wobei die größten Mengen nach Deutschland und Italien gingen (siehe Anhang 1).



ANHANG 1: ABHÄNGIGKEIT VON ERDGASLIEFERUNGEN AUS RUSSLAND



Horizontale Achse: Erdgasanteil (%) am Energiemix – Vertikale Achse: Anteil (%) des russischen Erdgases am nationalen Erdgasverbrauch – Größe der Kreise: Mengen an importiertem russischen Erdgas.

Die Schätzungen beruhen auf vorläufigen Daten der Industrie für 2013 und schließen Erdgas ein, das von russischen Unternehmen gehandelt, jedoch nicht notwendigerweise in Russland gewonnen wurde.

Finnland

SA.42889 – Finnland – Einzelbeihilfe für LNG-Infrastruktur (Hamina), 18.03.2016

SA.39515 – Finnland – Einzelbeihilfe für LNG-Infrastruktur (Pori), 22.09.2015

Zypern

SA.55388 (2020/N) – Staatliche Beihilfe für ein zyprisches LNG-Terminal, 08.12.2020

Kroatien

SA.51983 (2019/N) – KrK LNG Terminal, 31.07.2019

Polen

SA.31953 (2011/N) – Bau eines LNG-Terminals in Swinemünde, 05.10.2011

SA.50905 (2018/N) – Erweiterung des LNG-Terminals in Swinemünde, 18.03.2019



Litauen

SA.36740 (2013/NN) – Beihilfe für Klaipėdos Nafta-LNG-Terminal, 20.11.2013

SA.44678 (2018/N) – Änderung der Beihilfe für ein LNG-Terminal in Litauen, 31.10.2018

SA.53074 (2019/N) – Änderung der von der Kommission genehmigten Investitionsbeihilfe Entscheidung SA.36740 (2013/NN) Beihilfe für AB Klaipėdos Nafta, 19.09.2019

SA.57032 (2020/N) – Unterstützung für das LNG-Terminal von Klaipėda in Litauen, 20.11.2020

Griechenland

SA.55526 (2021/N) – LNG-Terminal Alexandroupolis in Griechenland, 17.06.2021

SA.35165 (2013/NN), SA.35977 (2012/N) – Modernisierung des Terminals für verflüssigtes Erdgas (LNG) in Revithoussa, 16.10.2013





Nach Kriegsbeginn

LNG: Beihilfengenehmigungen der KOM für LNG Terminals (seit 2022)



Griechenland

SA.105781 - LNG Alexandroupolis - Independent Natural Gas System - Additional State Aid to SA.55526 (2021/N)

Kroatien

SA.106299 (2019/N) – RRF - Expansion of the LNG Terminal on the island of Krk, 6.05.2024

Deutschland

SA.102163 (2023/N) - Brunsbüttel on-shore LNG Terminal, 27.07.2023





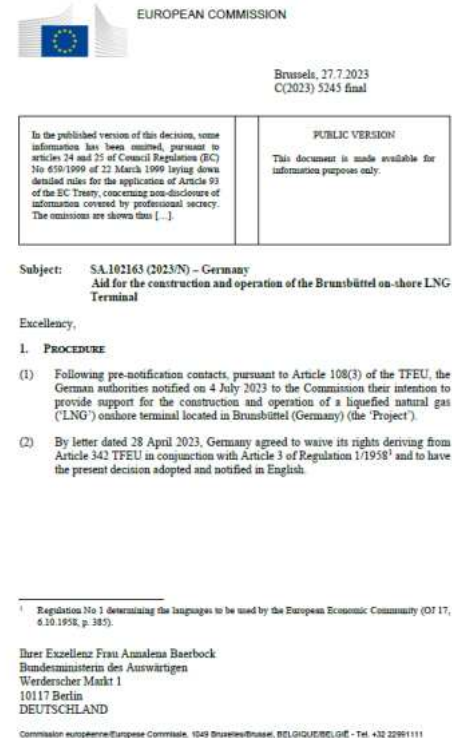
Beihilfen für Betreiber von LNG-Terminals in Deutschland

Brunsbüttel und DET



YOUR PERSPECTIVE.
GSK.DE | GSK-LUX.COM

- **Ziel:** Bau und Betrieb eines LNG-Terminals in Brunsbüttel. Spätere Nutzung für grüne Energieträger.
- **Maßnahmen:** Das Projekt umfasst den Bau von Einfuhr-, Lager- und Verteilungseinrichtungen für das LNG-Terminal und seinen Betrieb ab Ende 2026 für 15 Jahre.
- **Investitionskosten:** EUR 1-2 Mrd.
- **Beteiligte:** Energienetzbetreiber Gasunie (40 %), Energieunternehmen RWE (10 %) und Förderbank KfW stellvertretend für den Bund (50 %).
- **Finanzierung:** 50 % durch die privaten Investoren und 50 % durch die KfW.
- **Beihilfe:** Vorzugsdividendenmechanismus in Abhängigkeit von Rendite: Die KfW gibt einen Teil ihrer Rendite an Gasunie und RWE ab. Die Höhe der Beihilfe beläuft sich voraussichtlich auf etwa EUR 40 Millionen, höchstens aber EUR 125 Millionen.



Würdigung der KOM: Beihilfe ist nach Art. 107 Abs. 3 (c) AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar

Genehmigung nach den Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen (KUEBLL)

Positive Voraussetzung:

- Die Beihilfe fördert die Entwicklung des Wirtschaftszweigs Erdgaseinfuhr und unterstützt die Ziele wichtiger politischer EU-Initiativen wie des europäischen Grünen Deals und des REPowerEU-Plans



Negative Voraussetzung: Beihilfe verändert Handelsbedingungen nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Art

- **Geeignetheit und Notwendigkeit:** Verbesserung der Gasversorgungssicherheit Deutschlands und seiner Nachbarländer
- **Anreizeffekt:** Investoren hätten das LNG-Terminal ohne Beihilfe nicht gebaut
- **Verhältnismäßigkeit:** Beihilfe ist niedriger als Funding Gap und dank Claw-Back-Mechanismus droht keine Überkompensierung
- **Abwägung:** Positive Auswirkungen der Beihilfe überwiegen die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb
 - **Beihilfe trägt zur Erreichung der Klimaziele der EU für 2030 und 2050 bei:** hilft, russisches Gas zu ersetzen, und schafft Voraussetzungen, das Terminal auf Handel mit umweltfreundlichen Energieträgern umzustellen
 - **Vorteile auch für andere EU-Staaten:** Beihilfe verbessert LNG-Versorgungssicherheit für Binnenmitgliedstaaten
 - **Kein Lock-in-Effekt:** Beihilfe führt nicht zu Festlegung auf Erdgas

Anfechtung der Entscheidung der KOM/Anhängiges Verfahren (T 309-24)

- Klage der Hanseatic Engery Hub GmbH gegen die KOM vom 18.06.2024 bei Europäischen Gericht
- Zweitinstanzliche Entscheidung EuGH vom 15.07.2025: Zulassung von EnBW als Streithelfer der HEH
- Noch keine Entscheidung in der Hauptsache

Klage, eingereicht am 18. Juni 2024 – Hanseatic Energy Hub/Kommission

(Rechtssache T-309/24)

Verfahrenssprache: Deutsch

Parteien

Klägerin: Hanseatic Energy Hub GmbH (Hamburg, Deutschland) (Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt C. von Hammerstein, H. Heller und S. Schneider)

Beklagte: Europäische Kommission

Anträge

Die Klägerin beantragt,

die Entscheidung der Beklagten vom 27. Juli 2023 (State Aid SA.102163 (2023/N) – Germany, Aid for the construction and operation of the Brunsbüttel on-shore LNG¹ Terminal) für nichtig zu erklären;

der Beklagten die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Klagegründe und wesentliche Argumente

Die Klage wird auf folgende Gründe gestützt.

Erster Klagegrund: Kein Anzeizeffekt wegen ausreichender Realisierbarkeit des Vorhabens ohne staatliche Beihilfe.

Die genehmigte Beihilfe sei nicht zur Förderung eines Wirtschaftszweigs im Sinne von Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV geeignet, weil sie keinen Anzeizeffekt auf die Begünstigten entfalte. Die Begünstigten hätten das geplante LNG-Terminal auch ohne Beihilfe errichtet. Der Klägerin basiere ein eigenes LNG-Terminal ohne Staatshilfe, was beweise, dass die Begünstigten nicht durch staatliches Geld zum Bau angereizt werden müssten. Die von den Begünstigten angeführte Finanzierungslücke sei so niedrig, dass sie durch eine Preisanpassung der langfristigen Kapazitätsbuchungsverträge um lediglich 2 % hätte geschlossen werden können. Die Kunden hätten sich schon aus Eigeninteresse am Terminalbau auf diese geringfügige Anpassung einlassen, zumal die Begünstigten erheblich zu niedrigen Preisen verlangt hätten.

Zweiter Klagegrund: Keine Erforderlichkeit und Geeignetheit der Beihilfe wegen fehlenden Marktversagens.

Die Beihilfe sei weder erforderlich noch geeignet, weil ein Marktversagen nicht vorliege. Die von der Beklagten angeführte Finanzierungslücke sei kein Beleg für ein Marktversagen, weil sie nur durch das unwirtschaftliche Handeln der Begünstigten herbeigeführt worden sei, die ihre langfristigen Bezugsverträge zu einem zu niedrigen Preis und auf Basis einer zu niedrigen Renditerwartung geschlossen hätten. Ein gewöhnlicher Wirtschaftsteilnehmer hätte mit wesentlich höheren Renditerwartungen kalkuliert und dementsprechend von seinen Kunden höhere Preise gefordert. Hierdurch wäre die Finanzierungslücke geschlossen worden und das Terminal könnte ohne Staatshilfe gebaut werden.

Dritter Klagegrund: Keine Angemessenheit wegen unplausibler Berechnung der Finanzierungslücke und Beihilfeböhe.

Die Beihilfe übersteige die angegebene Finanzierungslücke. Die Beklagte lasse unberücksichtigt, dass nicht nur die Vorzugsdividende, sondern bereits die staatliche Beteiligung am Vorhaben an sich eine Beihilfe darstelle. Ein privater Investor anstelle des Staates hätte sich unabhängig von Beihilfendividenden aufgrund fehlender Renditerwartungen nicht am Vorhaben beteiligt. Hinzu komme, dass die Beihilfenhöhe infolge einer Steigerung des Eigenkapitals (insbesondere wegen höherer Baukosten) deutlich höher ausfallen könne.



KOM, Entscheidung vom 20. Dezember 2024, SA. 105137

Deutschland – State aid measure to support the operation of four Floating LNG Terminals (1)

- **Ziel:** Betrieb von vier Anlagen zur LNG-Speicherung und -Rückvergasung
- **Hintergrund:** Diversifizierung der Energieversorgung und Gewährleistung der Gasversorgungssicherheit infolge der durch den Ukrainekrieg verursachten Störungen auf dem Energiemarkt
- **Maßnahmen:** Die Bundesrepublik hat vier FSRU gemietet und das staatseigene Unternehmen Deutsche Energy Terminal GmbH mit dem Betrieb betraut. Die Standorte der Anlagen sind Brunsbüttel, Wilhelmshaven (zwei Standorte) und Stade. Die FSRU sollen eine Übergangslösung sein, bis feste LNG-Terminals an Land fertiggestellt sind. Nach Fertigstellung der landseitigen Terminals ist Untervermietung der schwimmenden Anlagen geplant.
- **Höhe der Beihilfe:** EUR 4-5 Mrd.
- **Förderung:** Direktzuschuss, der Verluste von DET für den Betrieb während des Mietzeitraums bis 2033 abdeckt. Beihilfenhöhe ist voraussichtlich EUR 4,06 Mrd., kann bei höheren Verlusten noch auf EUR 4,96 Mrd. anwachsen

Achtung: Entscheidung noch nicht veröffentlicht.

SA.105137	State Aid	Germany 
Deutsche Energy Terminal GmbH		
Last decision date:	20.12.2024	
Primary objective(s):	Energy infrastructures Remedy for a serious disturbance in the economy	
Aid instrument:	Direct grant	
Case type:	Ad Hoc Case	
Legislative sector:	Competition DG	
Notification / registration date:	05.12.2022	
Duration:	From 13.04.2022 to 13.04.2022	
Decisions		
Decision not to raise objections of 20.12.2024		
Decision text(s):	The public version of this decision is not yet available.	



Würdigung der KOM: Beihilfe ist nach Art. 107 Abs. 3 (b) AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar

Positive Voraussetzung:

- Die Beihilfe trägt dazu bei, eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben zu beheben



Negative Voraussetzung: Beihilfe verändert Handelsbedingungen nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Art

- **Geeignetheit und Notwendigkeit:** Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedsstaats.
- **Verhältnismäßigkeit:** Maßnahme ist auf das Minimum beschränkt, das notwendig ist, um Betrieb durch DET zu ermöglichen
- **Begrenzung der Wettbewerbsverzerrung:** Deutschland hat sich dazu verpflichtet,
 - Den Betrieb der schwimmenden Anlagen einzustellen, sobald landseitige Anlagen betriebsbereit,
 - die Vermarktung der Kapazitäten bestimmten Beschränkungen zu unterwerfen.



Beihilfen für Hafeninfrastruktur für verflüssigte Gase



YOUR PERSPECTIVE.
[GSK.DE](https://www.gsk.de) | [GSK-LUX.COM](https://www.gsk-lux.com)



Art. 2 Nr. 154 AGVO

„**Hafen:** Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, bestehend aus Infrastruktur und Ausrüstung, die die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter oder das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, der Schiffsbesatzung und anderer Personen ermöglichen, und jeder sonstigen Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafen benötigen.“

Art. 2 Nr. 157 AGVO

„**Hafeninfrastruktur:** Infrastruktur und Einrichtungen für die Erbringung von verkehrsbezogenen Hafendiensten, wie zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen und Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Landgewinnung, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen.“





Beihilfe *Art. 107 Abs. 1 AEUV*



Rechtfertigung von Hafeninfrastrukturbeihilfen



Freistellung nach Art. 56b Allgemeinen
Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)
651/2014/EU, zuletzt novelliert durch Verordnung
(EU) 2023/1315 vom 23. Juni 2023

Notifizierung/Genehmigung
(Art. 107 Abs. 3, lit. c, Art. 108 Abs. 3 AEUV)

Art. 4 Anmeldeschwellen

„(1) ee) Beihilfen für Seehäfen: beihilfefähige Kosten von 143 Mio. EUR pro Vorhaben (oder 165 Mio. EUR pro Vorhaben in einem Seehafen, der in dem Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates enthalten ist); in Bezug auf die Ausbaggerung ist ein Vorhaben definiert als die gesamte innerhalb eines Kalenderjahres durchgeführte Ausbaggerung;“

Artikel 56b Beihilfen für Seehäfen

„(1) Beihilfen für Seehäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

- (1) Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für
 - a) Investitionen in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Hafeninfrastrukturen;
 - b) Investitionen in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur;
 - c) Ausbaggerung.

[...]

- (4) 1 Der Beihilfebetrag darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition oder der Ausbaggerung erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. 2 Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.
- (5) 1 Die Beihilfeintensität darf bei jeder der in Absatz 2 Buchstabe a genannten Investitionen nicht höher sein als
 - a) 100 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens bis zu 20 Mio. EUR betragen;
 - b) 80 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens über 20 Mio. EUR und bis zu 50 Mio. EUR betragen;
 - c) 60 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens über 50 Mio. EUR und bis zu dem in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe ee festgesetzten Betrag betragen. [...]
- (7) Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen.
- (8) Die durch eine Beihilfe geförderte Hafeninfrastruktur muss interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt werden.“



Materielle Genehmigungsvoraussetzungen einer Hafeninfrastrukturbeihilfe nach Art. 107 Abs. 3 lit. c AEUV)

Neue Abfolge der Prüfung zur Zulässigkeit der Beihilfe durch die KOM – Inhaltliche Änderungen?

- Dient die Beihilfe einer wirtschaftlichen Tätigkeit?
- **Prüfungsprogramm:**
 - Wirtschaftliche Tätigkeit
 - Unionsinteresse an der Tätigkeit
 - Anreizeffekt
 - Kein Verstoß gegen sonstiges EU-Recht (insbesondere Vergaberecht)
- Beeinträchtigt die Beihilfe den Handel in einer Weise, die dem gemeinsamen Markt zuwiderläuft?
Prüfungsprogramm „balancing test“:
 - Sachlicher und örtlicher Markt
 - Positive Auswirkungen der Beihilfe, negative Effekte und „mitigating factors“
 - Erforderlichkeit (funding gap 1)
 - Angemessenheit (funding gap 2)
 - Abwägung positiver und negativer Effekte





Keine abgeschlossene Anmeldung, aber genehmigungsfähig (1)

KOM und Rückforderung

„13. Neue Beihilfen, die ohne Anmeldung bei der Kommission oder vor ihrer Genehmigung durchgeführt werden, sind rechtswidrig. Da das Durchführungsverbot unmittelbare Wirkung hat, müssen die nationalen Gerichte alle Konsequenzen aus der Rechtswidrigkeit der Beihilfe ziehen. Insbesondere muss der betreffende Mitgliedstaat die Durchführung der Beihilfe grundsätzlich einstellen und — falls die Beihilfe bereits durchgeführt wurde — ihre Rückforderung anordnen, sofern keine außergewöhnlichen Umstände vorliegen. **Die Kommission ihrerseits muss die Unvereinbarkeit der rechtswidrigen Beihilfe mit dem Binnenmarkt feststellen, bevor sie deren Rückforderung anordnet.**“

Mitteilung der Kommission – Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01),
(Hervorhebung nicht im Original)



1.
Vorab-
kontakt

2.
(Prä-)Noti-
fizierung

3.
Notifizie-
rung

Arbeitsteilung im Verfahren

- Vorbereitung Unterlagen
- Abstimmung: Beihilfenempfänger/Beihilfengeber
- Korrespondenz mit zuständigem Bundesministerium
- Einreichung Unterlagen bei KOM/Korrespondenz mit KOM über Bundesministerium



Ihr Referent



YOUR PERSPECTIVE.
GSK.DE | GSK-LUX.COM



Dr. Arne Gniechwitz

Rechtsanwalt, Partner*

-  +49 40 369703-0
-  arne.gniechwitz@gsk.de
-  Standort Hamburg

Sektoren

- ÖFFENTLICHER SEKTOR

Kompetenzen

- VERGABE- UND BEIHILFERECHT
- ÖFFENTLICHES RECHT/
REGULIERUNG
- INFRASTRUKTURPLANUNG

Tätigkeitsschwerpunkte

- Beihilfenrechtskonforme öffentliche Finanzierungen und Verfahren bei der Europäischen Kommission (Vorabkontakt, Notifizierung, Wettbewerberbeschwerde, Prüfverfahren) und vor Gerichten insbesondere in den Bereichen Verkehr, Infrastruktur und Daseinsvorsorge
- Komplexe Beschaffungsvorhaben und Großprojekte der öffentlichen Hand, einschließlich Vertretung im Nachprüfungsverfahren

Ausbildung und beruflicher Werdegang

- Rechtsanwalt bei GSK Stockmann seit 2018
- Rechtsanwalt in internationalen Großkanzleien in Berlin und Hamburg von 2005 bis 2018
- Lehrbeauftragter an der Technischen Universität Berlin von 2011 bis 2013
- Zugelassen als Rechtsanwalt in 2005
- Promotion an der Universität Hamburg
- Referendariat am Kammergericht Berlin
- Studium an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und am Institut Catholique Paris

Sprachen

- Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch

Auszeichnungen

- Empfohlener Anwalt im Bereich „Beihilferecht“ (Juve Handbuch 2021-2025)
 - „Einer von 50 Köpfen im Beihilfenrecht“ (Juve Handbuch 2024)
 - Empfohlener Anwalt im Bereich „Beihilferecht“ und „Vergaberecht“ (The Legal 500 2021-2024)
 - Ranking „Deutschlands beste Anwälte“ im Bereich „Öffentliches Recht“ (Handelsblatt und Best Lawyers in Germany 2021-2024)
 - Ranking „Deutschlands beste Anwälte“ im Bereich „Öffentliches Recht, Vergabe- und Beihilferecht“ (Handelsblatt und Best Lawyers in Germany 2020)
-



Ihr Ansprechpartner

Dr. Arne Gniechwitz
Neuer Wall 69
20354 Hamburg
T +49 40 369703-24
arne.gniechwitz@gsk.de

Die enthaltenen Informationen sind allgemeiner Natur und nicht auf die spezielle Situation einer Einzelperson oder einer juristischen Person ausgerichtet. Obwohl wir uns bemühen, zuverlässige und aktuelle Informationen zu liefern, können wir nicht garantieren, dass diese Informationen so zutreffend sind wie zum Zeitpunkt ihres Eingangs oder dass sie auch in Zukunft so zutreffend sein werden. Niemand sollte aufgrund dieser Informationen handeln ohne geeigneten fachlichen Rat und ohne gründliche Analyse der betreffenden Situation.

© 2025 GSK Stockmann. Alle Rechte vorbehalten. Der Name GSK Stockmann und das Logo sind eingetragene Markenzeichen.



YOUR PERSPECTIVE.
GSK.DE | GSK-LUX.COM