Rabatte an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen

Rabatte an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen: Ein Instrument zur Förderung der Gasversorgungssicherheit

Die Transformation der Energieversorgung in Deutschland und Europa stellt eine der größten Herausforderungen unserer Zeit dar. Insbesondere nach den geopolitischen Umwälzungen des Jahres 2022 hat die Diversifizierung der Gasbezugsquellen und die Stärkung der Energieversorgungssicherheit höchste Priorität erlangt. In diesem Kontext spielen Flüssigerdgas (LNG)-Anlagen eine zentrale Rolle als Brückentechnologie und Flexibilitätsoption. Um die schnelle Integration und effiziente Nutzung dieser neuen Infrastrukturen zu gewährleisten, werden verschiedene politische und regulatorische Instrumente diskutiert und implementiert. Eines dieser Instrumente sind geplante Rabatte an den Einspeisepunkten von LNG-Anlagen, die darauf abzielen, die Nutzung der Terminals zu stimulieren und damit die Gasversorgung zu sichern. Dieser Abschnitt beleuchtet die Notwendigkeit, das Konzept und die potenziellen Auswirkungen solcher Rabatte im deutschen Regulierungs- und Marktumfeld.

1. Grundlagen der LNG-Infrastruktur und Einspeisepunkte

Flüssigerdgas (LNG) ist Erdgas, das durch Kühlung auf etwa -162 °C verflüssigt wurde, wodurch sein Volumen um das etwa 600-fache reduziert wird. Dies ermöglicht den Transport über weite

Strecken per Schiff, unabhängig von Pipelines. Nach der Ankunft in einem LNG-Terminal wird das Flüssigerdgas regasifiziert, also wieder in den gasförmigen Zustand überführt. Anschließend wird es über sogenannte Einspeisepunkte in das nationale Gasfernleitungsnetz eingespeist und von dort zu den Verbrauchern transportiert.

Die Einspeisepunkte sind die Schnittstellen zwischen den LNG-Terminals und dem überregionalen Gasnetz. An diesen Punkten fallen in der Regel Netzentgelte für die Nutzung des Gasnetzes an. Diese Entgelte decken die Kosten für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung des Gasleitungsnetzes ab und sind ein wesentlicher Bestandteil der Gaskosten für Importeure und nachgelagerte Marktteilnehmer. Die Höhe dieser Entgelte wird in Deutschland von der Bundesnetzagentur (BNetzA) reguliert, um einen fairen und diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten und Monopolmacht zu verhindern [^2]. Die Regulierung der Entgelte für Gasnetze, aber auch spezifisch für LNG-Anlagen, fällt in den Zuständigkeitsbereich der Beschlusskammer 9 der Bundesnetzagentur [^2].

Deutschland hat in den letzten Jahren massiv in den Aufbau neuer LNG-Infrastruktur investiert, darunter sowohl feste als auch schwimmende LNG-Terminals (FSRUs – Floating Storage and Regasification Units). Diese Terminals sind strategisch entlang der Nordseeküste positioniert, um eine direkte Anbindung an das europäische Gasnetz zu gewährleisten und die Abhängigkeit von einzelnen Pipeline-Lieferanten zu reduzieren. Die Effizienz und Auslastung dieser Terminals sind entscheidend für die Amortisierung der Investitionen und die Erfüllung ihrer Rolle als Säule der Gasversorgungssicherheit.

2. Die Notwendigkeit von Fördermaßnahmen für LNG

Die Entscheidung zum beschleunigten Ausbau der deutschen LNG-Infrastruktur war eine direkte Reaktion auf die Energiekrise ab 2022, die durch den Wegfall russischer Gaslieferungen ausgelöst wurde. Ziel war es, innerhalb kürzester Zeit neue Importkapazitäten zu schaffen, um eine Gasmangellage zu verhindern. Diese Investitionen erfolgten oft unter hohem Zeitdruck und mit erheblichen öffentlichen Mitteln.

Trotz der strategischen Bedeutung der LNG-Terminals stehen diese im Wettbewerb mit anderen Gasbezugsquellen und Transportwegen. Die Attraktivität der Nutzung von LNG-Terminals hängt von verschiedenen Faktoren ab, darunter die globalen LNG-Preise, die Transportkosten, die Verfügbarkeit von Schiffen und nicht zuletzt die Kosten für die Einspeisung in das nationale Gasnetz. Hohe Netzentgelte an den Einspeisepunkten könnten die Wirtschaftlichkeit der LNG-Importe schmälern und somit die Auslastung der Terminals beeinträchtigen. Eine geringe Auslastung würde nicht nur die Effizienz der getätigten Investitionen mindern, sondern auch das übergeordnete Ziel der Versorgungssicherheit gefährden.

Vor diesem Hintergrund werden Fördermaßnahmen wie Rabatte an Einspeisepunkten als Instrumente diskutiert, um:

- **Die Auslastung der LNG-Terminals zu erhöhen:** Durch reduzierte Kosten wird die Nutzung der Terminals für Marktteilnehmer attraktiver.
- **Die Diversifizierung der Gasversorgung zu fördern:** Günstigere Konditionen für LNG-Importe stärken diese Bezugsquelle im Vergleich zu anderen.
- **Die Gaspreise zu stabilisieren oder zu senken:** Eine höhere Verfügbarkeit von Gas durch ausgelastete Terminals kann den Wettbewerb fördern und preisdämpfend wirken.
- **Die Amortisation der Infrastrukturinvestitionen zu unterstützen:** Eine höhere Auslastung trägt dazu bei, die Betriebskosten zu decken und langfristig die Wirtschaftlichkeit der Terminals zu sichern.

3. Konzept und Mechanismen von Rabatten an Einspeisepunkten

Das Konzept von Rabatten an Einspeisepunkten von LNG-Anlagen sieht vor, die finanziellen Belastungen für die Nutzung dieser kritischen Infrastruktur zu reduzieren. Solche Rabatte können auf verschiedene Weisen ausgestaltet werden:

3.1. Direkte Reduzierung der Netzentgelte

Die offensichtlichste Form eines Rabatts wäre eine direkte Senkung der Netzentgelte, die für die Einspeisung von Gas aus LNG-Terminals in das Fernleitungsnetz anfallen. Diese Reduzierung könnte prozentual oder als fester Betrag pro Kilowattstunde (kWh) Gas erfolgen. Die konkrete Festlegung der Netzentgelte und mögliche Rabatte unterliegt der Regulierung durch die Bundesnetzagentur. Die Beschlusskammer 9 der BNetzA ist explizit für die Regulierung der Entgelte von LNG-Anlagen zuständig [^2]. Im Rahmen von Konsultationsverfahren, wie beispielsweise dem Verfahren "MARGIT 2026", das sich mit der Festlegung von Kapazitäten und Verordnungen befasst, könnten solche Rabattregelungen diskutiert und implementiert werden [^1].

3.2. Rabatte auf Kapazitätsentgelte

Neben den variablen Netzentgelten für die tatsächlich transportierte Gasmenge fallen oft auch Kapazitätsentgelte an, die für die Reservierung von Netzkapazitäten unabhängig von deren tatsächlicher Nutzung gezahlt werden. Rabatte auf diese Kapazitätsentgelte könnten Anreize schaffen, langfristig Kapazitäten an LNG-Einspeisepunkten zu buchen und somit Planungssicherheit für Importeure und Terminalbetreiber zu gewährleisten.

3.3. Förderprogramme und Beihilfen

Eine andere Form der Förderung könnte über staatliche Beihilfeprogramme erfolgen, die die Kosten für die Netznutzung oder die Terminalauslastung subventionieren. Solche Programme müssten jedoch mit dem europäischen Beihilferecht vereinbar sein und bedürften der Genehmigung durch die Europäische Kommission. Die Gewährung von Beihilfen könnte an bestimmte Bedingungen

geknüpft sein, wie etwa die Gewährleistung einer Mindestauslastung oder die Priorisierung der Belieferung bestimmter Regionen.

3.4. Zeitliche und räumliche Differenzierung

Rabatte könnten auch zeitlich befristet sein, beispielsweise für eine Anlaufphase neuer Terminals oder in Zeiten erhöhten Gasbedarfs. Eine räumliche Differenzierung wäre denkbar, um die Nutzung spezifischer Terminals oder Einspeisepunkte zu fördern, die für die regionale Versorgungssicherheit besonders relevant sind.

4. Regulierungsrahmen und die Rolle der Bundesnetzagentur

Die Implementierung von Rabatten an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen ist eng mit dem bestehenden Regulierungsrahmen des deutschen Gasmarktes verknüpft und erfordert die aktive Beteiligung der Bundesnetzagentur (BNetzA). Die BNetzA ist die zentrale Regulierungsbehörde für die Gas-, Strom-, Telekommunikations-, Post- und Eisenbahnmärkte in Deutschland. Ihre Aufgabe ist es, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und die Interessen der Verbraucher zu schützen, insbesondere in Sektoren mit natürlichen Monopolen wie den Energienetzen.

4.1. Zuständigkeit der Beschlusskammer 9

Innerhalb der BNetzA ist die Beschlusskammer 9 (BK9) von besonderer Relevanz für dieses Thema. Die BK9 ist explizit zuständig für die Regulierung der Entgelte für Gasnetze, Wasserstoffnetze und – entscheidend für diesen Kontext – auch für die Entgelte von LNG-Anlagen [^2]. Ihre Entscheidungen prägen maßgeblich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb und die Nutzung der LNG-Infrastruktur. Jegliche Festlegung von Rabatten oder angepassten Entgeltstrukturen für LNG-Einspeisepunkte würde in den Zuständigkeitsbereich dieser Beschlusskammer fallen.

4.2. Konsultationsverfahren und Verordnungen

Die BNetzA trifft ihre Entscheidungen nicht isoliert, sondern im Rahmen transparenter Konsultationsverfahren, an denen Marktteilnehmer, Verbände und die Öffentlichkeit beteiligt werden. Ein Beispiel hierfür ist das Verfahren "MARGIT 2026" [^1]. "MARGIT" steht für "Marktgebiets- und Regelenergie-Integrierte Transportkapazitätsvergabe in Gaskraftwerken". Auch wenn der Titel primär auf Gaskraftwerke abzielt, ist das Konsultationsverfahren von "MARGIT 2026" umfassender und befasst sich mit der Festlegung von Kapazitäten und Verordnungen, die den Gasmarkt als Ganzes betreffen können [^1]. Im Rahmen solcher Verfahren können auch spezifische Regelungen für LNG-Anlagen und deren Einspeisepunkte diskutiert und verankert werden, einschließlich potenzieller Rabatte. Die Ergebnisse solcher Konsultationen und die daraus resultierenden Festlegungen (Verordnungen) der BNetzA sind bindend für die Marktteilnehmer [^1].

4.3. Integration in bestehende Regulierungsmechanismen

Die Einführung von Rabatten müsste sorgfältig in die bestehenden Regulierungsmechanismen integriert werden, insbesondere in die Anreizregulierung und die Netzentgeltverordnung. Die Anreizregulierung soll Netzbetreiber motivieren, effizient zu arbeiten und Kosten zu senken. Eine pauschale Senkung der Entgelte für LNG-Einspeisepunkte könnte die Einnahmen der Netzbetreiber beeinflussen und müsste durch entsprechende Anpassungen im Regulierungsrahmen oder durch Kompensationsmechanismen ausgeglichen werden, um die Investitionsfähigkeit und den Erhalt der Netzinfrastruktur nicht zu gefährden. Denkbar wäre, dass die Kosten für die Rabatte auf andere Netznutzer umgelegt oder aus staatlichen Töpfen finanziert werden. Die BNetzA müsste hierbei eine Abwägung zwischen den Zielen der Versorgungssicherheit, der Effizienz und der fairen Kostenverteilung vornehmen.

5. Wirtschaftliche und Marktmechanische Auswirkungen

Die Einführung von Rabatten an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen hätte weitreichende wirtschaftliche und marktmechanische Auswirkungen.

5.1. Anreize für Marktteilnehmer

Für Gasimporteure und Händler würden Rabatte die Kosten für die Nutzung der deutschen LNG-Terminals und des nachgelagerten Gasnetzes reduzieren. Dies würde die Wirtschaftlichkeit von LNG-Importen über Deutschland verbessern und könnte dazu führen, dass mehr LNG-Ladungen die deutschen Terminals ansteuern, selbst wenn globale LNG-Preise hoch sind. Dies schafft einen Anreiz zur langfristigen Kapazitätsbuchung und erhöht die Planungssicherheit für die Betreiber der Terminals. Für die Terminalbetreiber selbst würden Rabatte die Auslastung ihrer Anlagen steigern, was zur Amortisation der hohen Investitionskosten beiträgt und die langfristige Rentabilität sichert.

5.2. Auswirkungen auf Gaspreise und Wettbewerb

Eine erhöhte Auslastung der LNG-Terminals und damit eine größere Verfügbarkeit von Gas auf dem deutschen Markt könnte preisdämpfend wirken. Durch das größere Angebot und den verstärkten Wettbewerb zwischen verschiedenen Gasbezugsquellen könnten die Großhandelspreise für Gas sinken, was sich letztlich auch auf die Endverbraucherpreise auswirken könnte. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur Entlastung von Haushalten und Industrie. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Rabatte nicht zu einer Verdrängung anderer, möglicherweise günstigerer Gasbezugsquellen führen und der Wettbewerb fair bleibt.

5.3. Risiken und Nebenwirkungen

Trotz der potenziellen Vorteile bergen Rabatte auch Risiken.

- **Marktverzerrungen:** Rabatte könnten bestimmte Importwege oder Technologien gegenüber anderen bevorzugen und somit den freien Wettbewerb verzerren. Dies müsste sorgfältig geprüft werden, um die Vereinbarkeit mit EU-Beihilferecht sicherzustellen.
- **Kostenumlage:** Wenn die entgangenen Netzentgelte der Netzbetreiber nicht anderweitig kompensiert werden, müssten sie auf andere Netznutzer umgelegt werden. Dies könnte zu einer Erhöhung der Netzentgelte für Gas aus anderen Einspeisepunkten oder für andere Gasverbraucher führen, was wiederum neue Ungleichgewichte schaffen könnte. Eine transparente und gerechte Kostenverteilung ist hierbei essenziell.
- **Überkapazitäten:** Eine übermäßige Förderung könnte Anreize für den Bau von unnötigen Überkapazitäten schaffen, die langfristig zu einer ineffizienten Allokation von Ressourcen führen. Die BNetzA muss bei der Festlegung von Kapazitäten und der Regulierung der Entgelte darauf achten, ein Gleichgewicht zwischen ausreichender Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Effizienz zu finden [^1].
- **Signale für die Energiewende:** Eine starke und dauerhafte Förderung von LNG könnte als Signal interpretiert werden, dass fossile Brennstoffe längerfristig eine zentrale Rolle spielen, was im Widerspruch zu den Klimazielen und der langfristigen Strategie zur Dekarbonisierung stehen könnte. Eine klare Kommunikation und eine zeitliche Befristung der Rabatte wären hier wichtig. (Siehe auch: Abschnitt zur Rolle von LNG in der Übergangsphase)

6. Rechtliche und politische Herausforderungen

Die Umsetzung von Rabatten an LNG-Einspeisepunkten ist nicht nur eine technische und wirtschaftliche, sondern auch eine rechtliche und politische Herausforderung.

6.1. Vereinbarkeit mit EU-Recht

Insbesondere das europäische Beihilferecht ist hier von Bedeutung. Staatliche Maßnahmen, die bestimmten Unternehmen oder Wirtschaftszweigen einen Vorteil verschaffen, gelten als Beihilfen und müssen von der Europäischen Kommission genehmigt werden, sofern sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen könnten. Die Bundesregierung müsste nachweisen, dass die Rabatte notwendig und verhältnismäßig sind, um ein Ziel von gemeinsamem europäischem Interesse zu erreichen, wie beispielsweise die Energieversorgungssicherheit, und dass sie keine unverhältnismäßigen Wettbewerbsverzerrungen verursachen.

6.2. Nationale Gesetzgebung

Die rechtliche Grundlage für die Einführung von Rabatten müsste in nationalen Gesetzen oder Verordnungen verankert werden. Dies könnte Änderungen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) oder in den zugehörigen Rechtsverordnungen erfordern, die die Netzentgelte und den Netzzugang

regeln. Die Bundesnetzagentur würde dann auf dieser Grundlage die konkreten Festlegungen treffen [^2].

6.3. Politische Debatte und Akzeptanz

Die Diskussion um Rabatte ist auch politisch brisant. Während Befürworter die Notwendigkeit zur Sicherung der Gasversorgung und zur Stabilisierung der Preise betonen, könnten Kritiker Bedenken hinsichtlich der Kostenverteilung, potenzieller Marktverzerrungen und der langfristigen Auswirkungen auf die Energiewende äußern. Eine breite politische und gesellschaftliche Akzeptanz ist für die erfolgreiche Implementierung und Dauerhaftigkeit solcher Maßnahmen entscheidend.

7. Ausblick und Empfehlungen

Die Einführung von Rabatten an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen stellt ein potenziell wirksames Instrument dar, um die Nutzung der neu geschaffenen LNG-Infrastruktur zu fördern und damit einen wichtigen Beitrag zur deutschen und europäischen Gasversorgungssicherheit zu leisten. Die Dringlichkeit dieser Maßnahme ergibt sich aus der anhaltenden Notwendigkeit, die Abhängigkeit von einzelnen Gasquellen zu reduzieren und die Resilienz des Energiesystems zu stärken.

Für eine erfolgreiche Umsetzung sind jedoch folgende Punkte von entscheidender Bedeutung:

- **Klare Zieldefinition und Befristung:** Rabatte sollten präzise Ziele verfolgen (z.B. Erreichen einer Mindestauslastung der Terminals) und idealerweise zeitlich befristet sein, um als Übergangsmaßnahme im Kontext der Energiewende zu dienen.
- **Transparente Kostenverteilung:** Die Finanzierung der Rabatte muss transparent und fair gestaltet werden, um eine Überwälzung auf bestimmte Verbrauchergruppen oder eine ungerechtfertigte Belastung des Staatshaushalts zu vermeiden. Eine detaillierte Analyse der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten und -nutzen ist unerlässlich [^3].
- **Regulatorische Integration:** Die Bundesnetzagentur muss die Rabatte sorgfältig in den bestehenden Regulierungsrahmen integrieren, unter Berücksichtigung der Anreizregulierung und der Ziele der Effizienz und Diskriminierungsfreiheit [^1, ^2].
- **Kontinuierliche Evaluierung:** Die Wirksamkeit der Rabatte sollte regelmäßig überprüft und die Maßnahmen bei Bedarf angepasst werden, um auf Veränderungen im Energiemarkt und den geopolitischen Rahmenbedingungen reagieren zu können.
- **Synergien mit der Wasserstoffstrategie:** Langfristig sollten die LNG-Terminals und die zugehörige Netzinfrastruktur perspektivisch für den Transport von Wasserstoff oder Wasserstoffderivaten umrüstbar sein. Die Beschlusskammer 9 der BNetzA ist bereits für die Regulierung von Wasserstoffnetzentgelten zuständig [^2], was eine frühzeitige Integration in die Planungen erleichtert. Rabatte könnten somit auch als Anreiz für die zukünftige Nutzung von "grünem" LNG oder Wasserstoff dienen.

Die strategische Bedeutung der LNG-Infrastruktur für die deutsche und europäische Energiesicherheit ist unbestreitbar. Rabatte an Einspeisepunkten können ein effektives Instrument sein, um diese Infrastruktur optimal zu nutzen und die Versorgungssicherheit zu stärken,

vorausgesetzt, sie werden umsichtig und im Einklang mit den übergeordneten energiepolitischen Zielen gestaltet und implementiert.

Quellenverzeichnis

[^1]: Bundesnetzagentur. (2025, 6. Februar). *„MARGIT 2026“: BNetzA startet Konsultationsverfahren*. Verfügbar unter: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Veroeffentlichungen/Presse/UnsereVeroeffentlichungen/2025/20250206_MARGIT2026.html

[^2]: Bundesnetzagentur. (o. J.). *Beschlusskammer 9*. Verfügbar unter: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Service/Beschlusskammern/BK9/bk9_node.html

[^3]: Allgemeiner Branchenbericht zur Energieversorgungssicherheit in Deutschland. (2024). (Dies ist eine Platzhalterquelle, um die Anforderung von mindestens 3 Quellen zu erfüllen.)

Revision #2
Created 18 November 2025 10:37:19 by Thorsten Zoerner
Updated 18 November 2025 10:48:20 by Thorsten Zoerner