



Bundesnetzagentur

FAQs zu Wasserstoffterminals.

26. Februar 2026

Beschlusskammer 7
Regulierung Gasnetze, Wasserstoffnetze
Tulpenfeld 4
53113 Bonn

E-Mail: BK7-Postfach@BNetzA.de



Vorwort

Die Errichtung und der Betrieb von Wasserstoffterminals gewinnen im Zuge der Transformation des Energiesystems zunehmend an Bedeutung. Mit Blick auf die Etablierung einer transparenten, diskriminierungsfreien und investitionsfreundlichen Marktordnung ist die Ausgestaltung der Regulierung dieser Infrastrukturen sowie die Voraussetzungen für eine Ausnahme von der Regulierung von zentraler Bedeutung. Entsprechende europäische Vorgaben der Richtlinie (EU) 2024/1788, die den grundsätzlichen Rahmen vorzeichnen, sind von den Mitgliedstaaten derzeit in nationales Recht umzusetzen.

Sich daraus ergebende Anpassungen und Neuregelungen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) durch den Gesetzgeber sowie Anpassungen des EnWG an die Vorgaben der novellierten Verordnung (EU) 2024/1789 vom 13.06.2024, die am 05.08.2024 in Kraft trat und, vorbehaltlich einzelner Regelungen, seit dem 05.02.2025 gilt, sind zu erwarten, stehen aber noch aus.

Die Beschlusskammer 7 der Bundesnetzagentur stellt mit diesem Papier mögliche Fragen (FAQs) zu den regulatorischen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für eine Ausnahme von Wasserstoffterminals von der Regulierung in Deutschland zusammen. Ziel ist es, betroffenen und interessierten Akteuren mit den Antworten eine erste Hilfestellung bei der Einordnung relevanter regulatorischer Fragestellungen zu geben.

Die vorliegenden Ausführungen basieren auf dem derzeitigen Rechtsstand und dienen in einem dynamischen und fortlaufend konkretisierten Regelungsumfeld der Orientierung. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellen weder einen Vorgriff auf die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1788 in das EnWG dar, noch sind sie nach dem Verständnis der Beschlusskammer 7 bindend mit Blick auf eine künftige Verwaltungspraxis.



Inhalt

1. WAS IST EIN WASSERSTOFFTERMINAL IM SINNE DES EUROPÄISCHEN RECHTS?	1
2. WELCHE VERANTWORTLICHKEITEN OBLIEGEN DEM BETREIBER EINES WASSERSTOFFTERMINALS UND WAS IST BEI DER EIGENTÜMER- UND BETREIBERSTRUKTUR ZU BEACHTEN?	1
3. WELCHE BEDEUTUNG HAT DER ZUGANG DRITTER ZU WASSERSTOFFTERMINALS UND WARUM WIRD DIESER VORGESCHRIEBEN?	2
4. WAS BEDEUTEN NICHTDISKRIMINIERUNG UND TRANSPARENZ IM KONTEXT DES ZUGANGS DRITTER ZU WASSERSTOFFTERMINALS?	2
5. WAS IST DER VERHANDELTE ZUGANG ZU WASSERSTOFFTERMINALS?	3
6. WELCHE KOMPONENTEN EINES WASSERSTOFFTERMINALS SIND AUF BASIS DES GRUNDSATZES DER LEITUNGSGEBUNDENHEIT VOM DRITZZUGANG AUSGENOMMEN?	4
7. WELCHE ANFORDERUNGEN GELTEN IM RAHMEN DES VERHANDELTEN ZUGANGS AN DIE KAPAZITÄTSPRODUKTE UND WIE MUSS DIE TERMINALKAPAZITÄT ANGEBOTEN UND ZUGETEILT WERDEN?	4
8. MÜSSEN BETREIBER VON WASSERSTOFFTERMINALS IM RAHMEN DES VERHANDELTEN ZUGANGS KAPAZITÄTEN FÜR ZUKÜNFTIGE NUTZER RESERVIEREN?	6
9. WIE WERDEN DIE REGELN DES VERHANDELTEN DRITZZUGANGS DURCHGESETZT?	6
10. KÖNNEN BETREIBER VON WASSERSTOFFTERMINALS VON DER VERPFLICHTUNG ZUM ZUGANG DRITTER BEFREIT WERDEN?	7
11. WELCHE PFLICHTEN GELTEN TROTZ ERTEILTER AUSNAHME?	8
12. WIE GESTALTET SICH DAS VERFAHREN EINER AUSNAHMEGENEHMIGUNG FÜR WASSERSTOFFTERMINALS?	9
13. WIE WIRD NACHGEWIESEN, DASS DIE VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE AUSNAHMEGENEHMIGUNG VORLIEGEN?	10



1. Was ist ein Wasserstoffterminal im Sinne des europäischen Rechts?

Ein Wasserstoffterminal ist gemäß Art. 2 Nr. 46 der Verordnung (EU) 2024/1789 i.V.m. Art. 2 Nr. 8 der Richtlinie (EU) 2024/1788 „eine Anlage zur Entladung und Umwandlung von flüssigem Wasserstoff oder flüssigem Ammoniak in gasförmigen Wasserstoff für die Einspeisung in das Wasserstoffnetz oder das Erdgassystem oder zur Verflüssigung und Verladung von gasförmigem Wasserstoff, einschließlich Hilfsdiensten und vorübergehender Speicherung, die für den Umwandlungsprozess und die anschließende Einspeisung in das Wasserstoffnetz erforderlich sind, jedoch mit Ausnahme der zu Speicherezwecken genutzten Teile von Wasserstoffterminals“.

Solche Terminals bilden eine zentrale Schnittstelle in der Wasserstoffinfrastruktur und ermöglichen die effiziente Verbindung zwischen Erzeugung, Transport, Speicherung und Verteilung. Je nach Anwendungsbereich kann ein Wasserstoffterminal aus mehreren funktionalen Komponenten bestehen – wie beispielsweise Umwandlungseinheiten, Speichereinheiten, Verdichterstationen sowie Verladeeinrichtungen.

Die konkrete Ausgestaltung eines Wasserstoffterminals hängt von verschiedenen Faktoren ab, etwa von der vorgesehenen Versorgungsfunktion, der vorhandenen Standortinfrastruktur sowie der Anbindung an das Wasserstoffnetz oder an multimodale Transportwege.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass sich über die aktuelle europäische Begriffsbestimmung zum „Wasserstoffterminal“ hinaus – neben flüssigem Wasserstoff und Ammoniak - in verschiedenen Technologiepfaden bereits weitere wasserstoffhaltige Energieträger als Transportmedium herauskristallisieren. Bei diesen Derivaten, etwa synthetisches Methan oder Methanol, wird Wasserstoff in einem chemischen Trägermedium gebunden transportiert. Maßgeblich für die Einordnung als Wasserstoffterminal ist, dass der Wasserstoff aus dem Transportträger nach der Anlandung (zurück)gewonnen und ins Wasserstoffnetz eingespeist wird (Leitungsgebundenheit)

Hinweis: Ergänzend behandelt Frage 6 die Unterscheidung der Komponenten eines Wasserstoffterminals in Zusammenhang mit dem Grundsatz der Leitungsgebundenheit.

2. Welche Verantwortlichkeiten obliegen dem Betreiber eines Wasserstoffterminals und was ist bei der Eigentümer- und Betreiberstruktur zu beachten?

Art. 2 Nr. 9 der Richtlinie (EU) 2024/1788 definiert den Betreiber eines Wasserstoffterminals als „eine natürliche oder juristische Person, die die Funktion der Entladung und Umwandlung von flüssigem Wasserstoff oder flüssigem Ammoniak in gasförmigen Wasserstoff zur Einspeisung in das Wasserstoffnetz oder das Erdgassystem oder der Verflüssigung und Verladung von gasförmigem Wasserstoff wahrnimmt und für den Betrieb eines Wasserstoffterminals verantwortlich ist“. Dieser Begriff gilt über Art. 2 Abs. 1 Nr. 47 der Verordnung (EU) 2024/1789 bereits unmittelbar im deutschen Recht.

Entscheidend für die Betreibereigenschaft des Wasserstoffterminals ist nach Maßgabe dieser Definition die Verantwortlichkeit für dieses. Dem liegt nach dem Verständnis der Beschlusskammer 7 ein energiewirtschaftlicher Betreiberbegriff zugrunde. Somit bedarf es der Verfügungsgewalt über



die Anlage und eines bestimmenden Einflusses auf den Betrieb der Anlage im Sinne einer operativen und strategischen Steuerung. Dies umfasst u.a. die Verpflichtungen nach § 11 EnWG.

Es ist grundsätzlich auch denkbar, dass der Betreiber eines Wasserstoffterminals die operative Wahrnehmung des technischen Betriebs – beispielsweise die technische Überwachung und Steuerung von Anlagen sowie Wartung und Instandhaltung – an fachkundige externe Dienstleister auslagert. Es bedarf dann zwischen dem Betreiber des Wasserstoffterminals und dem Dienstleister der Ausgestaltung entsprechender vertraglicher Regelungen, etwa in Form eines Betriebsführungs- oder Servicevertrags. Aus diesen muss eindeutig entnommen werden können, dass das Letztentscheidungsrecht/ Weisungsrecht beim energiewirtschaftlichen Betreiber liegt.

Ebenfalls nicht zwingend erforderlich ist, dass der Betreiber auch Eigentümer des Wasserstoffterminals ist; entscheidend sind dann die vertraglich eingeräumten Nutzungs- und Betriebsrechte sowie die damit verbundenen Verantwortlichkeiten und Haftungszuordnungen, um die regulatorischen Auflagen einzuhalten. Dementsprechend können einzelne Komponenten der Anlage in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen stehen. In diesem Zusammenhang sind die entsprechenden Entflechtungsregelungen zwingend zu beachten.

3. Welche Bedeutung hat der Zugang Dritter zu Wasserstoffterminals und warum wird dieser vorgeschrieben?

Zugang Dritter zu Wasserstoffterminals bedeutet, dass die Möglichkeit der Nutzung der Infrastruktur grundsätzlich allen Marktakteuren – etwa Importeure, Versorger, Industrie- oder Handelsunternehmen – offensteht. Die Gewährung des Zugangs zu Wasserstoffterminals hat diskriminierungsfrei und transparent und auf Basis sachlich gerechtfertigter Kriterien zu erfolgen.

Der Zugang ist von zentraler Bedeutung. Er unterstützt den Aufbau eines funktionierenden Wasserstoffmarktes, trägt zur Diversifizierung von Importen bei und hilft, die Abhängigkeit von einzelnen Lieferländern zu reduzieren. Zudem stärkt er die strategische Autonomie Deutschlands im Wasserstoffsektor und ermöglicht eine faire Behandlung aller Marktteilnehmer.

Hinweis: Ergänzend zum Thema Zugang Dritter wird der „verhandelte Zugang“ und dessen Bedeutung für Wasserstoffterminals in Frage 5 erläutert.

4. Was bedeuten Nichtdiskriminierung und Transparenz im Kontext des Zugangs Dritter zu Wasserstoffterminals?

Nichtdiskriminierung und Transparenz sind zentrale Voraussetzungen für den Zugang Dritter zu Wasserstoffterminals. Sie gewährleisten die Gleichbehandlung aller Marktakteure, verhindern die Bevorzugung verbundener Unternehmen und sichern eine faire und effiziente Nutzung der Infrastruktur. Dies schafft Planungs- und Investitionssicherheit im Markt und ermöglicht eine wirksame regulatorische Kontrolle. Zusammen bilden beide Prinzipien die Grundlage für einen wettbewerblichen Wasserstoffmarkt und leisten einen entscheidenden Beitrag zum Markthochlauf im Wasserstoffsektor.



Nichtdiskriminierung bedeutet, dass Betreiber von Wasserstoffterminals allen potenziellen Nutzern ihre Dienstleistungen auf der Grundlage gleichwertiger vertraglicher Bedingungen anbieten, sofern sie sich in vergleichbaren Situationen befinden. Der Zugang zu Terminalkapazitäten und Dienstleistungen darf nicht willkürlich oder einseitig ausgestaltet werden. Unterschiedliche Bedingungen, etwa bei Preisen oder Vertragslaufzeiten, sind nur dann zulässig, wenn die Gründe hierfür allen Marktteilnehmern bekannt und diese sachlich begründet sind – beispielsweise durch vertragliche Bindungsdauern. Betreiber, die vertikal integriert sind (also zusätzlich im Wasserstoffhandel oder der Produktion tätig sind), dürfen eigene Konzernteile nicht besserstellen als externe Dritte.

Transparenz ist das zentrale Mittel, um Nichtdiskriminierung durchzusetzen. Betreiber von Wasserstoffterminals müssen ausführliche Informationen über alle von ihnen angebotenen Dienstleistungen und die einschlägigen Bedingungen sowie technischen Terminaldaten veröffentlichen, die für einen effektiven Zugang erforderlich sind. Die Beschlusskammer 7 kann Betreiber von Wasserstoffterminals dazu auffordern, etwaige zusätzliche relevante Informationen für die Netznutzer zu veröffentlichen. Hinsichtlich der angebotenen Dienstleistungen veröffentlichen die Betreiber von Wasserstoffterminals regelmäßig und kontinuierlich sowie in einer nutzerfreundlichen, standardisierten Weise numerische Informationen über die vertraglich vereinbarten und verfügbaren Kapazitäten. Die Betreiber machen die vorgeschriebenen Informationen (Menge an Wasserstoff im Terminal, die ein- und ausgespeisten Mengen und die verfügbare Kapazität des Wasserstoffterminals) in sinnvoller, quantifizierbar deutlicher, leicht zugänglicher und nichtdiskriminierender Weise bekannt – auch für die Anlagen, die vom Zugang Dritter ausgenommen sind (siehe hierzu Frage 10). Diese Informationen werden dem Wasserstoffnetzbetreiber mitgeteilt, der sie pro Netz oder Teilnetz, die durch die jeweils maßgeblichen Punkte bestimmt werden, in aggregierter Form mindestens einmal täglich veröffentlicht. Zudem sind ausreichend detaillierte Informationen über die Netzentgeltbildung, die Methoden der Netzentgeltfestlegung und die Netzentgeltstruktur zu veröffentlichen.

Das oben Genannte gilt nicht nur für die erstmalige Inbetriebnahme eines Wasserstoffterminals, sondern auch dann, wenn zuvor Teile des Terminals eine nicht regulierte Funktion erfüllt haben und hierfür Kapazitäten vermarktet wurden. In diesem Fall sind die Kapazitäten, die künftig im regulierten Bereich für den Betrieb des Wasserstoffterminals genutzt werden sollen, erneut diskriminierungsfrei und transparent im Rahmen eines verhandelten Zugangs zu vermarkten.

5. Was ist der verhandelte Zugang zu Wasserstoffterminals?

Der verhandelte Drittzugang basiert auf einem Zugang auf vertraglicher Basis, d.h. Dritte haben keinen unmittelbaren Anspruch auf Nutzung von Kapazitäten und Dienstleistungen von Wasserstoffterminals, etwa der Entladung, Speicherung oder Einspeisung. Stattdessen erfolgt der Zugang über individuelle, bilaterale Verträge zwischen Terminalbetreibern und Nutzern. Diese Verträge haben auf transparenten Geschäftsbedingungen zu basieren und angemessen und diskriminierungsfrei zu sein (siehe hierzu Frage 4). Auch beim verhandelten Drittzugang besteht grundsätzlich die Verpflichtung des Betreibers, diskriminierungsfrei Dritten die entsprechenden Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Hinweis: Nicht alle Terminalkomponenten, die mit Wasserstoff in Verbindung stehen, fallen unter den Anwendungsbereich des verhandelten Drittzugangs (siehe hierzu Frage 6).



6. Welche Komponenten eines Wasserstoffterminals sind auf Basis des Grundsatzes der Leitungsgebundenheit vom Drittzugang ausgenommen?

Nicht alle Komponenten unterliegen der Zugangsregulierung, hier dem verhandelten Drittzugang. Maßgeblich ist, ob die jeweilige Komponente funktional mit dem Umwandlungs- und Einspeiseprozess in das Wasserstoffnetz verknüpft ist. Zentraler Ausgangspunkt ist die Leitungsgebundenheit der Anlage, d. h. die Orientierung an dem Teil der Infrastruktur, der letztlich für die Netzeinspeisung in das Wasserstoffnetz genutzt wird.

Vom Drittzugang umfasst sind somit Komponenten, die funktionaler Teil des Umwandlungsprozesses und somit Voraussetzung für die Einspeisung in das Netz sind. Diese Komponenten gelten als integraler Bestandteil des Wasserstoffterminals und müssen in dem Umfang, der zur Einspeisung dient, verhältnismäßig zur Umwandlungskapazität auch Dritten zugänglich gemacht werden.

Vom Drittzugang ausgenommen sind hingegen diejenigen Komponenten, die nicht unmittelbar an die Netz- oder Einspeiseschnittstelle angeschlossen sind und für deren Funktion nicht erforderlich sind. Sie dienen typischerweise der Flexibilisierung, Pufferung oder Zwischenlagerung aus kommerziellen Gründen. Diese Komponenten gelten nicht als Teil des Wasserstoffterminals und fallen daher nicht unter den verhandelten Zugang der Zugangsregulierung, sondern können als eigenständige Wasserstoffterminalkomponenten betrieben werden.

Andere unterstützende Infrastrukturen wie z.B. LKW-Verladung, unterliegen nur dann dem verhandelten Zugang, wenn sie funktional für den Gesamtprozess der Umwandlung und Einspeisung in das Wasserstoffnetz erforderlich sind. Nur dieser Teil der Kapazität unterliegt dem regulatorischen Rahmen.

7. Welche Anforderungen gelten im Rahmen des verhandelten Zugangs an die Kapazitätsprodukte und wie muss die Terminalkapazität angeboten und zugeteilt werden?

Betreiber von Wasserstoffterminals verfügen bei der Angebotsgestaltung über Flexibilität, soweit sichergestellt ist, dass alle potenziellen Marktteilnehmer gleichberechtigt Zugang zu neu verfügbarer oder erweiterter Kapazität erhalten. Einen rechtlichen Rahmen hierfür bietet die Verordnung (EU) 2024/1789, hier vor allem Art. 8, 11 und 34.

Zur Verhinderung von Marktzutrittsbarrieren haben das Angebot und die Zuteilung objektiv, transparent und diskriminierungsfrei zu erfolgen und müssen auf vorab veröffentlichten, nachvollziehbaren Kriterien beruhen (siehe hierzu auch Frage 4).

Grundsätzlich muss die maximal verfügbare Kapazität angeboten werden. Eine Einschränkung ist nur zulässig, wenn objektive technische Gründe oder Maßnahmen zur Sicherstellung der Systemintegrität und des sicheren Betriebs dies erfordern.

Angebotsgestaltung & Vergabeverfahren:



- Produkte müssen so ausgestaltet sein, dass sie mit den angeschlossenen Transportnetzen kompatibel sind.
- Das Produktangebot sollte flexibel auf Marktbedürfnisse reagieren.
- Produkte dürfen nicht künstlich verknappert werden, sondern müssen marktgerecht und transparent zur Verfügung gestellt werden.
- Betreiber müssen rechtzeitig und in einem nutzerfreundlichen und standardisierten Format bekannt machen, wann und unter welchen Bedingungen (z.B. bei welchen Vertragslaufzeiten, Flexibilitätsoptionen und Buchungsfristen) Kapazität verfügbar ist, wie sie erworben werden kann und nach welchen Regeln die Zuteilung erfolgt.
- Für die erstmalige langfristige Kapazitätsvergabe hält die Beschlusskammer 7 – in Anlehnung an die Vorgaben der LNG-Verordnung (§ 6 Abs. 1 Satz 1 LNGV) – einen Vorlauf von mindestens zehn Werktagen zwischen Bekanntgabe und Beginn des Buchungsfensters für angemessen.
- Mindestbuchungsmengen dürfen nur aus technischen Gründen festgelegt werden, um Markteintrittsbarrieren zu vermeiden (vgl. Art. 8 Abs. 6 Verordnung (EU) 2024/1789).
- Ein etabliertes und anerkanntes Instrument zur transparenten und diskriminierungsfreien (langfristigen) Kapazitätsvergabe ist das Open-Season-Verfahren. Es ist ein zweistufiges Vergabeverfahren, das vor allem in Investitions- und Markthochlaufphasen eingesetzt wird. Zunächst geben interessierte Marktteilnehmer in einer unverbindlichen Interessenbekundung an, welchen Kapazitätsbedarf sie haben. Darauf folgt eine verbindliche Buchungsphase, in der konkrete Buchungsanfragen vorgelegt werden und Verträge abgeschlossen werden. Dieses Verfahren schafft Planungssicherheit für Betreiber und Marktteilnehmer und wird seit Jahren erfolgreich bei LNG-Terminals eingesetzt.

Zuteilungsmechanismen & Engpassmanagement:

- Betreiber von Wasserstoffterminals müssen Mechanismen zur Kapazitätszuweisung implementieren und veröffentlichen. Die Allokationsmethode darf den Markteintritt neuer Akteure nicht behindern und den Wettbewerb nicht beschränken.
- Der First-Come-First-Served-Ansatz ist aus Sicht der Beschlusskammer 7 nur bei ausreichender Kapazität geeignet. Eine Voraussetzung dieses Verfahrens ist, dass die Vergabe transparent dokumentiert wird, damit keine Diskriminierung entsteht.
- Bei einer Übernachfrage sind objektive Zuweisungsverfahren erforderlich. Hierfür bieten sich als effizientes und faires Verfahren die ratiöserliche Zuteilung oder eine Auktion an.
- Ergibt sich, dass nur ein einziger Nutzer Kapazität nachfragt, ist eine exklusive Belegung zulässig – auch für vertikal integrierte Akteure oder Co-Investoren –, sofern das ursprüngliche Angebot allen offenstand.

Wiedervermarktung:

- Ungenutzte Kapazität ist seitens des Terminalbetreibers unverzüglich auf dem Primärmarkt anzubieten (Use-it-or-lose-it-Ansatz).
- Nutzer können ihre vertraglich vereinbarte Kapazität auf dem Sekundärmarkt weiterverkaufen.
- Betreiber von Wasserstoffterminals müssen ab dem 05.02.2026 einzeln oder gemeinsam¹ eine transparente, diskriminierungsfreie Buchungsplattform für Nutzer von Wasserstoffterminals

¹ Hierbei sind die Vorschriften des europäischen und des nationalen Kartellrechts zu beachten.



zur Verfügung stellen, damit Nutzer ihre vertraglich vereinbarte Kapazität auf dem Sekundärmarkt bereitstellen können.

8. Müssen Betreiber von Wasserstoffterminals im Rahmen des verhandelten Zugangs Kapazitäten für zukünftige Nutzer reservieren?

Nach Europäischem Recht besteht zwar grundsätzlich keine Pflicht, Kapazitäten für künftige Nutzer zu reservieren, sofern die bestehende Nachfrage die volle Kapazität belegt (Art. 8 Abs. 6 GasVO).

Die Beschlusskammer 7 erachtet es jedoch – orientiert an den Vorgaben und der Erfahrung aus dem LNG-Bereich für sinnvoll, dass Betreiber von Wasserstoffterminals einen Teil der Jahresdurchsatzkapazität für kurzfristige Buchungen zurückhalten. Eine Reservierungsquote stellt sicher, dass auch neue Marktteilnehmer kurzfristig Zugang zur Infrastruktur erhalten und verhindert, dass langfristige Verträge die Kapazitäten vollständig blockieren. Gleichzeitig bleibt für die Betreiber ausreichend Planungssicherheit, Investitionen über langfristige Verträge abzusichern. So wird ein transparenter, diskriminierungsfreier Zugang gefördert und die Versorgungssicherheit gestärkt.

9. Wie werden die Regeln des verhandelten Drittzugangs durchgesetzt?

Ein fairer und diskriminierungsfreier Zugang zu Netzkapazitäten ist eine grundlegende Voraussetzung für einen funktionierenden Wettbewerb im Wasserstoffmarkt.

Die Zugangsbedingungen verhandeln der Terminalbetreiber und der potenzielle Nutzer untereinander. Betreiber haben hierbei Spielraum, objektive, transparente und nichtdiskriminierende Kriterien für den Zugang festzulegen und diese in ihren „Zugangsregeln“ zu veröffentlichen. Die Parteien handeln die vertraglichen Bedingungen nach dem Grundsatz von Treu und Glauben miteinander aus. Bieten Betreiber von Wasserstoffterminals verschiedenen Kunden dieselbe Dienstleistung an, so haben sie dabei gleichwertige vertragliche Bedingungen zugrunde zu legen.

Die Bundesnetzagentur als unabhängige Regulierungsbehörde (hier die Beschlusskammer 7) achtet darauf, dass Betreiber von Wasserstoffterminals ihre marktbeherrschende Stellung nicht missbräuchlich ausnutzen, etwa durch Diskriminierung bei der Vergabe von Kapazitäten oder durch Zugangsverweigerung gegenüber Wettbewerbern. Zur Durchsetzung dieser Verpflichtungen stehen der Bundesnetzagentur die im EnWG geregelten Aufsichtsmaßnahmen zur Verfügung.

Darüber hinaus ist gem. Art. 36 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2024/1788 vorgesehen, dass die Bundesnetzagentur zum Schutz des Wettbewerbs zugangverbessernde Maßnahmen zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs anordnen kann.

So stellt die Beschlusskammer 7 sicher, dass Wasserstoffterminals als integraler Teil einer offenen, nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft fungieren.



10. Können Betreiber von Wasserstoffterminals von der Verpflichtung zum Zugang Dritter befreit werden?

Normalerweise müssen Betreiber von Wasserstoffterminals Dritten gegen Entgelt Zugang zur Infrastruktur gewähren, um Wettbewerb und Versorgungssicherheit zu fördern. Jedoch können Betreiber neuer oder wesentlich erweiterter Wasserstoffterminals unter bestimmten Voraussetzungen von den gesetzlichen Vorgaben befristet befreit werden. Das kann auch den verhandelten Drittzugang betreffen. Jedoch sind auch im Falle einer Ausnahmegenehmigung bei der Bereitstellung des Zugangs die Grundsätze der Transparenz und Nichtdiskriminierung zu wahren.

Folgende sieben kumulative Voraussetzungen müssen für eine Ausnahmegenehmigung zwingend erfüllt sein (vgl. Art. 78 Abs. 1 lit. a) bis g) Verordnung (EU) 2024/1789):

- Wettbewerb und Versorgungssicherheit:

Die Investition verstärkt den Wettbewerb bei der Wasserstoffversorgung und verbessert die Versorgungssicherheit.

- Beitrag zur Dekarbonisierung und EU-Zielen:

Die Investition trägt zur Dekarbonisierung und zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union bei und wurde durch Anwendung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ beschlossen.

- Investitionsrisiko:

Das mit der Investition verbundene Risiko ist so hoch, dass die Investition ohne die Gewährung einer Ausnahme nicht getätigt würde.

- Unabhängigkeit vom Netzbetreiber:

Die Infrastruktur steht im Eigentum einer natürlichen oder juristischen Person, die zumindest der Rechtsform nach von den Netzbetreibern getrennt ist, in deren Netzen die Infrastruktur gebaut wird.

- Entgeltregelung:

Bei den Nutzern dieser Infrastruktur werden Entgelte erhoben.

- Keine Beeinträchtigung des Marktes und der Versorgungssicherheit:

Die Ausnahme beeinträchtigt weder den Wettbewerb in den relevanten Märkten, auf die sich die Investition voraussichtlich auswirkt, das ordnungsgemäße Funktionieren des integrierten Binnenmarktes für Wasserstoff, das ordnungsgemäße Funktionieren der betreffenden regulierten Systeme noch die Dekarbonisierung oder die Versorgungssicherheit der Union.

- Keine EU-Fördermittel:

Für die Infrastruktur wurde keine finanzielle Unterstützung der Union (d.h. keine Förderung aus der Fazilität „Connecting Europe“) für Arbeiten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates gewährt.



Diese zuvor genannten Bedingungen (Art. 78 Abs. 1 lit. a) bis g) Verordnung (EU) 1789) werden unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Solidarität im Energiebereich geprüft. Die Bundesnetzagentur berücksichtigt die Lage in anderen betroffenen Mitgliedstaaten und gleicht mögliche negative Auswirkungen mit den vorteilhaften Auswirkungen auf ihr Gebiet aus.

Zusätzlich sind für eine Ausnahmegenehmigung folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Beachtung von Vorschriften und Mechanismen für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätszuweisung (Art. 78 Abs. 6 UAbs. 3 Verordnung (EU) 2024/1789):

Für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätszuweisung sind die von der Beschlusskammer 7 vorgegeben terminalspezifischen Regeln und Mechanismen zu beachten.

- Nachweis des Marktinteresses:

Ein Marktinteresse auf Grundlage der terminalspezifischen Vorschriften und Mechanismen für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätszuweisung muss hinreichend konkret belegt werden.

Im Antrag auf Ausnahme, welcher bei der Beschlusskammer 7 eingereicht wird, muss die Antragstellerin die Erfüllung der genannten Bedingungen belegen (siehe hierzu Frage 13). Während des Verfahrens kann sich die Beschlusskammer zur Klärung kartellrechtlicher Fragen mit dem Bundeskartellamt austauschen (§ 58 Abs. 4 EnWG), denn letztlich muss auch das Bundeskartellamt für den Beschluss einer Ausnahmegenehmigung sein Einverständnis erklären (vgl. Frage 12).

11. Welche Pflichten gelten trotz erteilter Ausnahme?

Art. 78 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2024/1789 sieht vor, dass ein Wasserstoffterminal von bestimmten Regelungen nicht ausgenommen werden kann. Auch bei einer Ausnahmegenehmigung bleiben für die Betreiber von Wasserstoffterminals daher bestimmte gesetzliche Pflichten bestehen, beispielsweise:

- Transparenzpflichten (siehe Art. 34 Abs. 5 und 6 i.V.m. Art. 78 Abs. 1 Verordnung (EU) 2024/1789).

Zudem darf eine Ausnahmegenehmigung nur so weit greifen, wie es zur Absicherung der Investitionsrisiken nötig ist. Daher erfolgt eine Befreiung in der Regel nur mit Nebenbestimmungen, beispielsweise:

- einer zeitlichen Befristung der Ausnahmegenehmigung (insbesondere in Abhängigkeit der Amortisationsdauer und Laufzeiten der langfristig abgeschlossenen Verträge) und
- Fristen für den Baubeginn und die kommerzielle Inbetriebnahme, um den Anforderungen des Art. 78 Abs. 10 der Verordnung (EU) 2024/1789 Rechnung zu tragen.



12. Wie gestaltet sich das Verfahren einer Ausnahmegenehmigung für Wasserstoffterminals?

Basierend auf den Erfahrungen der Beschlusskammer 7 mit Ausnahmegenehmigungen im Bereich von LNG-Terminals, lässt sich zur Orientierung ein *idealtypischer* Verfahrensablauf wie folgt darstellen:

1. Formelle Verfahrenseröffnung

Das Verfahren wird offiziell eröffnet, sobald der Antrag des Projektträgers auf Ausnahme bei der Beschlusskammer 7 eingegangen ist.

Die Beschlusskammer 7 informiert die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie die betroffene Landesregulierungsbehörde über die Einleitung des Verfahrens. Parallel erfolgt die Veröffentlichung der Verfahrenseinleitung auf der Website der Bundesnetzagentur.

2. Vollständigkeitsprüfung

Es schließt sich eine Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen an. Fehlende Unterlagen oder Informationen werden seitens der Beschlusskammer 7 nachgefordert.

3. Vorschriften und Mechanismen für Kapazitätsmanagement und Kapazitätszuweisung

Nach Einreichung des vollständigen Antrags, legt die Beschlusskammer 7 die terminalspezifischen Regeln und Mechanismen für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätsvergabe fest.

4. Interessensbekundungsverfahren

Die Antragstellerin führt unter Anwendung der vorgegebenen terminalspezifischen Regeln und Mechanismen für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätsvergabe ein Interessensbekundungsverfahren durch.

5. Beschlussentwurf

Anschließend erstellt die Beschlusskammer 7 einen Beschlussentwurf.

6. Anhörung der Antragstellerin und Behördenbeteiligung

Es folgt die Anhörung der Antragstellerin zum Entwurf und die Beteiligung weiterer Behörden (§ 58 EnWG). Gegebenenfalls werden auf Basis der Rückmeldungen der Antragstellerin oder der beteiligten Behörden Anpassungen am Beschlussentwurf vorgenommen.

7. Vorläufige Entscheidung

Im nächsten Schritt erlässt die Beschlusskammer 7 die vorläufige Ausnahmeentscheidung und übermittelt diese zur Notifizierung an die Europäische Kommission.



8. Notifizierung der Europäischen Kommission

Die Europäische Kommission hat für die Notifizierung der Ausnahmegenehmigung der Beschlusskammer 7 eine Frist von 50 Arbeitstagen, die einmalig um weitere 50 Arbeitstage verlängert werden kann, wenn die Europäische Kommission zusätzliche Informationen anfordert.

9. Umsetzung etwaiger Änderungen

Bei Änderungsbedarf seitens der Europäischen Kommission hat die Beschlusskammer 7 einen Monat Zeit zur Umsetzung. Der finale Beschluss wird der Antragstellerin zur Verfügung gestellt und anschließend auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht.

Hinweis: Dies ist ein Verfahrensablauf, der an Ausnahmeverfahren von LNG-Anlagen angelehnt ist, welche die Beschlusskammer 7 in der Vergangenheit geführt hat. Die Skizzierung dient lediglich der Orientierung. Die zeitliche Dauer der einzelnen Verfahrensschritte ist von einer Vielzahl nicht vorhersehbarer Faktoren abhängig und kann nicht verbindlich prognostiziert werden. Ebenso kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Verfahrensverlauf zusätzliche Verfahrensschritte erforderlich werden.

13. Wie wird nachgewiesen, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung vorliegen?

Orientiert an den bisherigen Ausnahmeentscheidungen im Bereich von LNG-Terminals lassen sich für die Ausgestaltung der Antragsunterlagen – ergänzend zur Projektbeschreibung und einer Erklärung zur Betreibereigenschaft – folgende, nicht abschließend zu verstehende Nachweismöglichkeiten ableiten:

- Wettbewerb und Versorgungssicherheit (Art. 78 Abs. 1 lit. a) Verordnung (EU) 2024/1789):

Die Ausnahmegenehmigung verlangt, dass die Investition den Wettbewerb bei der Wasserstoffversorgung verstärkt und die Versorgungssicherheit verbessert. Der Nachweis kann z.B. durch eine Marktstudie mit Prognose zur Angebotsausweitung und Versorgungsprognose (bspw. Darstellung der Diversifizierung von Bezugsquellen) erfolgen.

- Beitrag zur Dekarbonisierung und EU-Zielen (Art. 78 Abs. 1 lit. b) Verordnung (EU) 2024/1789):

Weiterhin wird ein Nachweis für den Beitrag zur Dekarbonisierung gefordert, der belegt, dass die Investition zur Dekarbonisierung und zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union beiträgt und durch Anwendung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ beschlossen wurde. Die Investition leistet einen Beitrag, wenn sie einen positiven Effekt aufweist, was entsprechend von der Antragstellerin nachzuweisen wäre. Je substantiiertes und nachvollziehbarer der Nachweis erbracht wird, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit einer positiven Bescheidung.

- Investitionsrisiko (Art. 78 Abs. 1 lit. c) Verordnung (EU) 2024/1789):



Die Antragstellerin muss zudem darlegen, dass das mit der Investition verbundene Risiko so hoch ist, dass die Investition ohne die Gewährung einer Ausnahme nicht getätigt würde. Dies kann z.B. durch eine Finanzierungsanalyse, ein Business Case und ein Investitionsrisikogutachten erfolgen.

- Unabhängigkeit vom Netzbetreiber (Art. 78 Abs. 1 lit. d) Verordnung (EU) 2024/1789):

Es wird verlangt, dass die Infrastruktur im Eigentum einer natürlichen oder juristischen Person steht, die zumindest der Rechtsform nach von den Netzbetreibern getrennt ist, in deren Netzen die Infrastruktur gebaut wird. Damit wird eine rechtliche und organisatorische Trennung sichergestellt. Hierzu weist die Antragstellerin gesellschaftsrechtliche Dokumente ein (z. B. Handelsregisterauszug, Organigramm und Governance-Struktur).

- Entgeltregelung (Art. 78 Abs. 1 lit. e) Verordnung (EU) 2024/1789):

Die Antragstellerin muss darlegen, dass bei den Nutzern dieser Infrastruktur Entgelte erhoben werden. Dies kann bspw. durch eine Entgeltkalkulation, einer Modellrechnung zur Kostenallokation und einem Vertragsmuster erfolgen.

- Keine Beeinträchtigung des Marktes und der Versorgungssicherheit (Art. 78 Abs. 1 lit. f) Verordnung (EU) 2024/1789):

Es muss nachgewiesen werden, dass die Ausnahme weder den Wettbewerb in den relevanten Märkten, auf die sich die Investition voraussichtlich auswirkt, das ordnungsgemäße Funktionieren des integrierten Binnenmarktes für Wasserstoff, das ordnungsgemäße Funktionieren der betreffenden regulierten Systeme noch die Dekarbonisierung oder die Versorgungssicherheit der Union beeinträchtigt. Dies kann z.B. durch eine Wettbewerbsverträglichkeitsprüfung, ein Marktintegrationsgutachten und eine Netzkompatibilitätsanalyse erfolgen.

- Keine EU-Fördermittel (Art. 78 Abs. 1 lit. g) Verordnung (EU) 2024/1789):

Es wird geprüft, ob für die Infrastruktur keine finanzielle Unterstützung der Union für Arbeiten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates gewährt wurde – d.h. keine Fördermittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ (Verordnung (EU) 2021/1153) in Anspruch genommen wurden. Hierzu ist unter anderem die Selbsterklärung der Antragstellerin vonnöten.

Die zuvor genannten Bedingungen (Art. 78 Abs. 1 lit. a) bis g) Verordnung (EU) 1789) werden unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Solidarität im Energiebereich geprüft. Die Bundesnetzagentur berücksichtigt die Lage in anderen betroffenen Mitgliedstaaten und gleicht mögliche negative Auswirkungen mit den vorteilhaften Auswirkungen auf ihr Gebiet aus.

- Ermittlung der Marktnachfrage unter Anwendung der vorgegebenen Vorschriften und Mechanismen für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätszuweisung (Art. 78 Abs. 6 UAbs. 3 Verordnung (EU) 2024/1789):

Unter Anwendung der terminalspezifischen Regeln und Mechanismen für das Kapazitätsmanagement und die Kapazitätsvergabe ist von der Antragstellerin ein Interessensbekundungsverfahren/ Open-Season-Verfahren durchzuführen. Das Ergebnis der Marktabfrage muss



hinreichend konkret belegt werden. Das Ergebnis eines unverbindlichen Open-Season-Verfahrens dürfte nicht ausreichen. Die Beschlusskammer 7 sieht – basierend auf den Erfahrungen im Bereich von LNG-Terminals – den Nachweis abgeschlossener Heads of Agreements oder finaler langfristiger Verträge als geeignet.

Hinweise: Die Auslegung und praktische Umsetzung von Voraussetzungen sind im Bereich von Wasserstoffterminals bislang nicht durch Entscheidungen der Beschlusskammer 7 konkretisiert worden. Mangels einschlägiger Präzedenzfälle sind Betreiber von Wasserstoffterminals gehalten, sich orientierend an bisherigen Entscheidungen im Bereich von LNG-Terminals, durch geeignete Unterlagen, Gutachten und vertragliche Nachweise substantiiert darzulegen, dass die jeweiligen Voraussetzungen im konkreten Einzelfall erfüllt sind. Alle Nachweise müssen sowohl die Beschlusskammer 7 als auch die Europäische Kommission überzeugen.

Die Antragstellerin ist verpflichtet, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aktiv mitzuwirken und sämtliche zur Prüfung erforderlichen Unterlagen, Informationen und Nachweise vollständig und fristgerecht vorzulegen.