



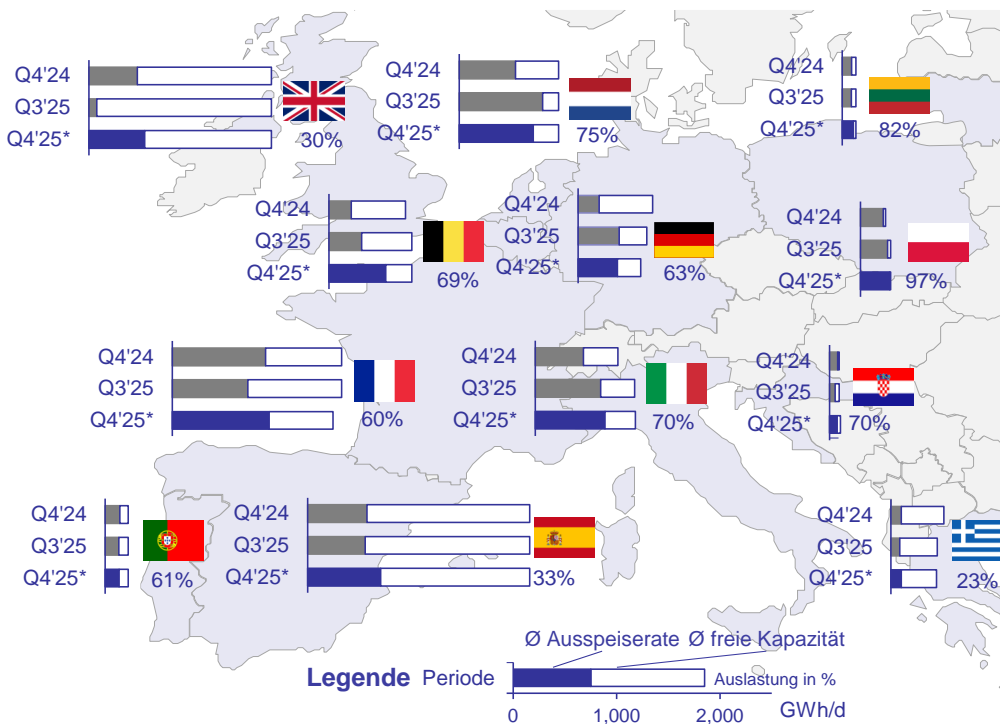
# LNG-MARKTRADAR

04.02.2026

## KEY FACTS

- Im Vergleich zum Vorjahresquartal war die Auslastung der europäischen LNG-Regasifizierungsanlagen im vierten Quartal 2025 deutlich höher. Dies ist auf niedrigere Temperaturen und geringere Speicherfüllstände zu Beginn des Winters zurückzuführen, die zu einem höheren Gasimportbedarf führten.
- Die Gesamtkapazität der neuen Verflüssigungsterminals, die bis 2030 in Betrieb genommen werden, übersteigt das prognostizierte Nachfragewachstum in jedem Szenario des World Energy Outlook der IEA erheblich, sodass LNG Ende der 2020er Jahre reichlicher verfügbar sein wird.
- Das Wachstum der gehandelten LNG-Mengen wird auch nicht durch einen Mangel an LNG-Tankern eingeschränkt werden, da die derzeitige Flotte von rund 780 Schiffen um ca. 280 Schiffe wachsen wird, die bereits in Auftrag gegeben wurden, sodass die Gesamtflotte in den nächsten Jahren weit über 1.000 Schiffe umfassen wird.

## Auslastung der europäischen LNG-Importterminals



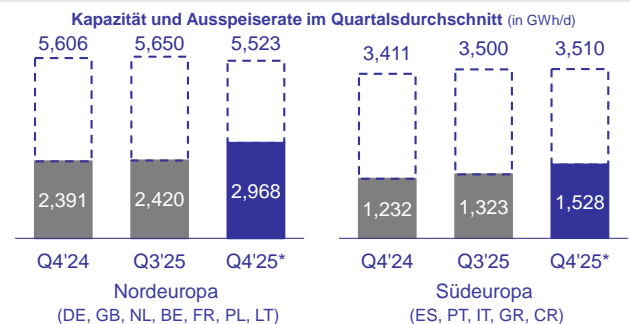
- In den meisten Ländern Westeuropas lagen die LNG-Importe im Q4 leicht über dem Vorjahresquartal.
- In Deutschland lag die Auslastung der Terminals im Q4'25 bei 63% – deutlich höher als im Q4'24 (28%). Dies ist bedingt durch einen erheblichen Volumenanstieg und einen leichten Kapazitätsrückgang.
- Die durchschn. Auslastung der Nordsee-Terminals in Deutschland lag bei 54% und damit niedriger als im Vorjahresquartal und deutlich unter dem Vorquartal.
- Die Auslastung des Terminals Mukran betrug 83% und war damit im Q4'25 die höchste aller deutschen Terminals.

Quelle: Gas LNG Europe (GLE), National Grid, Team Consult Analyse

\*Stand der Daten: 16.01.25

## Ausspeiserate der europäischen LNG-Importterminals

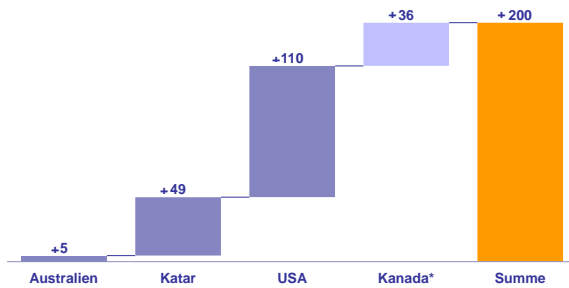
- Die durchschnittliche Auslastung im vierten Quartal 2025 betrug 53 % in Nordeuropa und 43 % in Südeuropa.
- Die Auslastung der europäischen Terminals war im Q4 höher als im Q3, was dem typischen Sommer-Winter-Verlauf entspricht.
- Im Vergleich zum Vorjahresquartal war die Auslastung der europäischen Terminals im Q4 deutlich höher. Dies ist auf einen kälteren Winter und geringere Speicherfüllstände zu Winterbeginn zurückzuführen, die zu einem höheren Importbedarf führten. Der Effekt ist in Nordeuropa stärker ausgeprägt.



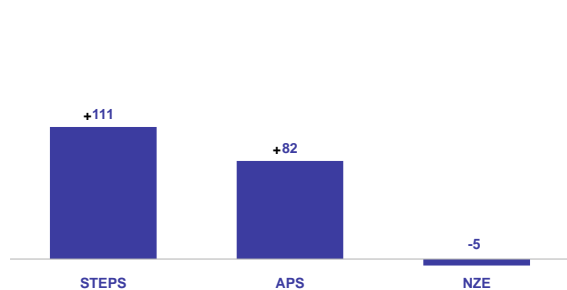
\*Stand der Daten: 16.01.25

## Zunahme der LNG-Verflüssigungskapazität und der weltweiten Nachfrage nach LNG

Erweiterung der Verflüssigungskapazitäten bis 2030, Mio. t/Jahr (größte Produzenten)



Veränderung der weltweiten Nachfrage bis 2030, Mio. t/Jahr



Quelle: GIIGNL, U.S. EIA, Regierung von Kanada, IEA World Energy Outlook Team Consult Analyse

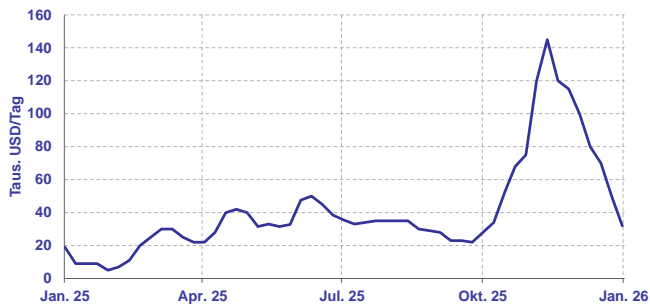
STEPS: Stated Policies Scenario, APS: Announced Pledges Scenario, NZE: Net Zero Emissions by 2050 Scenario

\* Einschließlich Nicht-FID-Projekte

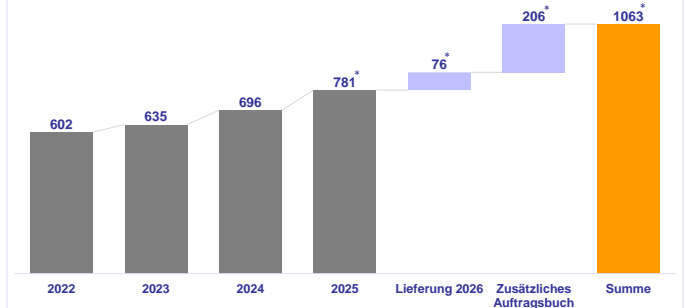
- Die Gesamtkapazität der drei größten LNG-Lieferanten der Welt wird in den nächsten Jahren aufgrund von Projekten in den USA und Katar deutlich steigen.
- Die USA haben den größten Anteil am weltweiten Kapazitätsanstieg bis 2030, wobei 40,2 mtpa im Jahr 2026 in Betrieb genommen werden sollen.
- Kanada wird mit neuer Verflüssigungskapazität von bis zu 36 mtpa bis 2030 zu einem wichtigeren Akteur auf dem LNG-Markt.
- Laut dem IEA World Energy Outlook wird die weltweite Nachfrage nach LNG in den Szenarien STEPS und APS bis zum Jahr 2030 um höchstens 111 mtpa steigen. Im NZE-Szenario hingegen sinkt die LNG-Nachfrage sehr leicht.
- Der weltweite Anstieg der Verflüssigungskapazitäten wird in jedem Szenario das Wachstum der LNG-Nachfrage übersteigen, wodurch sich die Versorgungslage entspannen wird.

## Die LNG-Tankerflotte – Spot-Charterraten und zukünftiges Wachstum

LNG-Spot-Charterrate westlich von Suez



Entwicklung der LNG-Tankerflotte



Quelle: GIIGNL, Fearnleys, Drewry, Team Consult Analyse

\* – Daten aus der Drewry-Analyse zur LNG-Tankerflotte im Jahr 2026

- Die Spot-Charterraten für LNG-Tanker lagen 2025 größtenteils unter 40.000 USD/Tag und damit im Vergleich zu den Vorjahren auf einem relativ niedrigen Niveau. Im November 2025 war ein kurzfristiger Höchststand mit einer maximalen Spot-Charterrate von 145.000 USD/Tag zu verzeichnen, der auf einen saisonalen Anstieg der LNG-Nachfrage und ein starkes Wachstum des LNG-Angebots sowie einen Anstieg der schwimmenden LNG-Lagerung zurückzuführen war.
- Zuletzt sanken die Spot-Charterraten für LNG-Tanker (westlich von Suez) auf 32.000 USD/Tag, was auf ein Überangebot an LNG-Tankern auf dem Weltmarkt hindeutet.
- Laut GIIGNL-Daten umfasste die LNG-Tankerflotte (Schiffe mit einer Kapazität von mind. 30.000 m<sup>3</sup>) Ende 2024 rund 696 Tanker. In 2025 wurden 85 neue Tanker geliefert, wodurch sich die Flotte auf 781 Schiffe erhöhte.
- Ende 2025 waren darüber hinaus 282 weitere Tanker bestellt. Das bedeutet, dass die weltweite Flotte in den nächsten Jahren voraussichtlich auf mehr als 1000 Tanker anwachsen wird.
- Eine Knappheit an LNG-Tankern ist daher unwahrscheinlich, und die weltweite Flotte wird bis 2030 in der Lage sein, einen erheblichen Anstieg des gehandelten LNG-Volumens zu bewältigen.

### Impressum

Herausgeber: Team Consult G.P.E. GmbH, Robert-Koch-Platz 4, 10115 Berlin

Kontakt Daten: +49.30.400 556 0, info@teamconsult.net

Haftungsausschluss & Copyright: Der LNG-Marktradar wurde mit höchster Sorgfalt erstellt. Für die Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität der Daten kann jedoch keine Gewähr übernommen werden. Alle Inhalte sind urheberrechtlich geschützt.