



Unterstützende Faktoren

- Keine Transitländer, damit direkte Verbindung zwischen Produktion und Abnahme in Deutschland, was den Koordinierungsaufwand reduziert
- Starke politische Flankierung des Infrastrukturausbaus im Korridor
- Große Unterstützung finanzstarker Stakeholder entlang der Wertschöpfungskette
- Vergleichsweise kurzer Importkorridor aus Dänemark, allerdings mit erheblichen Neubauanteilen
- Europäische Teile des Korridors haben einen PCI-Status
- Bestehende Finanzierungsinstrumente und ambitionierte politische Flankierung des Wasserstoffmarkthochlaufs in allen Exportländern des Korridors
- Hohe Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstoffproduktion in allen Exportländern im Korridor

Herausforderungen

- Politischer Fokus auf Import von blauem Wasserstoff aus Norwegen
- Hohe Neubauanteile, da bestehende Pipelines (aus Norwegen) mittelfristig voraussichtlich für Erdgasexporte genutzt werden
- Technische Komplexität des Baus neuer Unterseepipelines aus Norwegen und Großbritannien
- Anbindung Großbritanniens an Deutschland/Zentraleuropa hat keinen PMI-Status; zudem sehr frühes Projektstadium

Handlungsempfehlungen (korridorspezifisch)

- Zentrale Importverbindungen aus Dänemark und Norwegen weiterhin politisch unterstützen, um Importe bereits ab 2030 zu realisieren
- Einen etwaigen Antrag Großbritanniens auf den Status als PMI politisch unterstützen, um eine Förderung aus der CEF und damit eine möglichst frühzeitige Realisierung der Anbindung an Europa zu ermöglichen
- Bilaterale Wasserstoffpartnerschaft mit Großbritannien ambitioniert fortführen und weiterentwickeln. Im Fokus stehen die Realisierung einer frühzeitigen Etablierung der Importinfrastruktur, die Zusammenarbeit beim Aufbau der jeweiligen Wasserstoffwirtschaft sowie die Herstellung geeigneter Investitionsbedingungen