



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 sollte die Realisierung einer frühzeitigen Etablierung der Importinfrastruktur, die Zusammenarbeit beim Aufbau der jeweiligen Wasserstoffwirtschaft sowie die Herstellung geeigneter Investitionsbedingungen