



TaylorWessing

Wasserstoff

Energieträger der Zukunft

Wasserstoff

Energieträger der Zukunft

Der Energiebedarf unserer globalisierten Welt nimmt nicht zuletzt aufgrund steigender Mobilität, Datenverarbeitung und industrieller Produktion stetig zu. Zuletzt hat zudem das Bundeswirtschaftsministerium seine bisherigen Schätzungen zum Strombedarf in Deutschland korrigiert. So werde der Verbrauch im Jahr 2030 rd. 10 % höher liegen als bislang angenommen, teilte das Ministerium im Juni 2021 mit. Der Klimawandel stellt in diesem Zusammenhang die zentrale Herausforderung dar. Die meisten Treibstoffe, die für die Mobilität der Weltbevölkerung, im industriellen Kontext oder bei der Energieversorgung verwendet werden, sind weder regenerativ noch umweltfreundlich. Für den langfristigen Erfolg der Energiewende und für den Klimaschutz werden Alternativen zu fossilen Energieträgern benötigt. Gleiches gilt für die Erreichung der ambitionierten Klimaziele der Europäischen Union sowie der darauf aufbauenden deutschen Umweltziele. Wasserstoff kann und wird dabei als vielfältig einsetzbarer Energieträger eine Schlüsselfunktion einnehmen. Stammt der für die Wasserstoffproduktion notwendige Strom aus erneuerbaren Energiequellen, ermöglicht dies eine deutliche Reduktion der CO₂-Emissionen in Industrie und Verkehr. Nach Einschätzung der EU-Kommission soll Wasserstoff spätestens im Jahr 2030 auf dem europäischen Energiemarkt in systemrelevantem Umfang hergestellt werden.

- 1 | Wasserstoff
- 2 | Strategien zu Wasserstoff im EU Green Deal
- 3 | Wasserstoffinfrastruktur/ Bau und Betrieb von Produktionsanlagen
- 4 | Der deutsche Markt
- 5 | Rechtliche Aspekte

1 | Wasserstoff

Je nach Ursprung sowie Art der Produktion kann zwischen verschiedenen Arten von Wasserstoff unterschieden werden:

Grüner Wasserstoff

Grüner Wasserstoff wird durch die Elektrolyse von Wasser hergestellt. Diese Produktionsart ist komplett emissionsfrei, wenn während des Prozesses ausschließlich erneuerbare Energien zum Einsatz kommen. Diese Art der Produktion macht momentan einen sehr geringen Anteil der Wasserstoffherstellung aus.

Blauer/türkiser Wasserstoff

Blauer Wasserstoff wird wie schwarzer/grauer Wasserstoff erzeugt, jedoch kombiniert mit der Abscheidung und Speicherung von CO₂ (engl. Carbon Capture and Storage (CCS)). Diese Produktionsart macht ebenfalls einen nur sehr geringen Anteil der derzeitigen Wasserstoffproduktion aus. Bei türkischem Wasserstoff wird Methan thermisch gespalten, wobei fester Kohlenstoff entsteht. Zur CO₂-Neutralität dieses Verfahrens ist neben der Verwendung CO₂-neutraler Energiequellen auch die dauerhafte Bindung des entstandenen Kohlenstoffes notwendig.

Schwarzer/grauer Wasserstoff

Diese Wasserstoffart wird aus fossilen Brennstoffen gewonnen und macht ca. 98 % der derzeitigen Wasserstoffproduktion aus. Während des Herstellungsprozesses wird Erdgas unter Hitzeeinwirkung in Wasserstoff umgewandelt. Dieser Vorgang erzeugt CO₂, das ungenutzt in die Atmosphäre abgegeben wird.

Wasserstoff eignet sich als Energieträger, als Ausgangsstoff für treibhausgasneutrale Anwendungen, als Bindeglied zwischen den Sektoren Wärme, Mobilität, Strom und Industrie sowie für Speicherung und Transport. Besonders vielversprechend ist der Einsatz zur Speicherung von Strom aus fluktuierenden erneuerbaren Energien und als Energiequelle in der Industrie, im Schwerlastverkehr oder in der Schiff- und Luftfahrt. Europaweit werden eine ganze Reihe verschiedener Machbarkeitsstudien, Reallabore und Wasserstoffnetz- oder Elektrolyseurprojekte geplant und umgesetzt.

2 | Strategien zu Wasserstoff im EU Green Deal

Im Juli 2020 stellte die Europäische Kommission im Rahmen des Green Deal „Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa“ vor. Ziel ist die Nutzung von Wasserstoff auf breiter Ebene bis zum Jahr 2050. Der Fokus liegt auf dem umfangreichen Zubau grünen Wasserstoffs; übergangsweise sollen aber auch andere Herstellungsprozesse gefördert werden. So will die EU, dass bis 2024 eine Elektrolyseleistung von mindestens sechs Gigawatt in den Mitgliedstaaten erreicht wird. Bis zum Jahr 2030 soll diese Kapazität auf 40 Gigawatt wachsen. Dies entspräche 10 Millionen Tonnen Wasserstoff. Im Zeitraum ab 2030 bis 2050 soll grüner Wasserstoff in systemrelevantem Umfang hergestellt werden. Nach Auffassung der EU ist die Dekarbonisierung der Wasserstoffherzeugung aufgrund des Kostenrückgangs beim Ausbau der erneuerbaren Energien und aufgrund technologischer Fortschritte möglich.

Phase I	Phase II	Phase III
2020–2024	2025–2030	2030–2050
<ul style="list-style-type: none"> ■ Installation von Elektrolyseuren in der EU mit einer Elektrolyseleistung von mind. 6 GW. ■ Ziel: Erzeugung von bis zu 1 Mio. t grünem Wasserstoff. ■ Klimaschädliche Wasserstoffherzeugung in der Industrie soll so teilweise ersetzt werden. ■ Planung einer Fernleitungsstruktur für den Transport von Wasserstoff über größere Entfernungen. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Installation von Elektrolyseuren in der EU mit einer Elektrolyseleistung von mind. 40 GW. ■ Ziel: Erzeugung von bis zu 10 Mio. t grünem Wasserstoff. ■ Grüner Wasserstoff wird in Relation wettbewerbsfähiger. ■ Eröffnung von Anwendungsbereichen in Industrie und Mobilität. ■ Entstehung regionaler Wasserstoffsysteme mit lokal erzeugtem Wasserstoff. ■ Planung eines europäischen Leitungsnetzes. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwendung von rd. 25 % des Stroms aus erneuerbaren Energien in der EU für die Erzeugung von grünem Wasserstoff. ■ Notwendige Technologien haben Marktreife erlangt.

Um die europäischen Ziele zu erreichen und die Produktion von grünem Wasserstoff umfangreich zu erhöhen, kündigte die Kommission die Schaffung geeigneter politischer Rahmenbedingungen wie bspw. die Festlegung neuer Schwellen für CO₂-Emissionen zur Förderung von Wasserstoffherzeugungsanlagen an. Um einen europäischen Wasserstoffmarkt zu realisieren, sollen europaweite Kriterien für die Zertifizierung von erneuerbarem und CO₂-armem Wasserstoff eingeführt werden. Bestehende Wettbewerbsnachteile bei der Erzeugung von grünem Wasserstoff sollen durch CO₂-Differenzverträge (Carbon Contracts for Difference) ausgeglichen werden. Zentral für eine erfolgreiche Realisierung eines europäischen Wasserstoffmarktes ist vor allem auch die Implementierung einer umfassenden Wasserstoffinfrastruktur (vgl. Abschnitt 3).

Die Europäische Union adressiert den europäischen Ausbau der Wasserstoffindustrie zudem im Rahmen eines sogenannten Important Project of Common European Interest (IPCEI). Bei IPCEIs handelt es sich um beihilferechtliche Instrumente, die die Förderung transnationaler Kooperationen und die Abbildung der Wertschöpfungskette von der angewandten Forschung bis hin zur industriellen

Umsetzung sowie zu entsprechenden Infrastrukturvorhaben ermöglicht. Ausgewählte Unternehmen aus teilnehmenden Mitgliedstaaten dürfen sich nach Notifizierung durch die Europäische Kommission beteiligen und werden mit durch die Kommission genehmigten staatlichen Beihilfen gefördert. Das IPCEI Wasserstoff ist das bislang größte europäische Projekt dieser Art. In Deutschland wurden für das IPCEI Wasserstoff bis Ende Mai 2021 62 Großvorhaben ausgewählt, die mit insgesamt über acht Mrd. Euro an Bundes- und Landesmitteln gefördert werden.

Im Rahmen der Maßnahmenpakete rund um „Fit for 55“ spielt Wasserstoff ebenfalls eine entscheidende Rolle. So soll Ende 2021 in diesem Zusammenhang das Gesetzgebungspaket zur Dekarbonisierung des Gasmarktes vorgelegt werden. Zu klären ist dann beispielsweise, welche Unternehmen Elektrolyseure betreiben dürfen, welche Herstellungsverfahren für Wasserstoff Priorität haben und wie die notwendigen Investitionen in die Wasserstoffinfrastruktur finanziert werden sollen.

3 Wasserstoffinfrastruktur – Bau und Betrieb von Produktionsanlagen

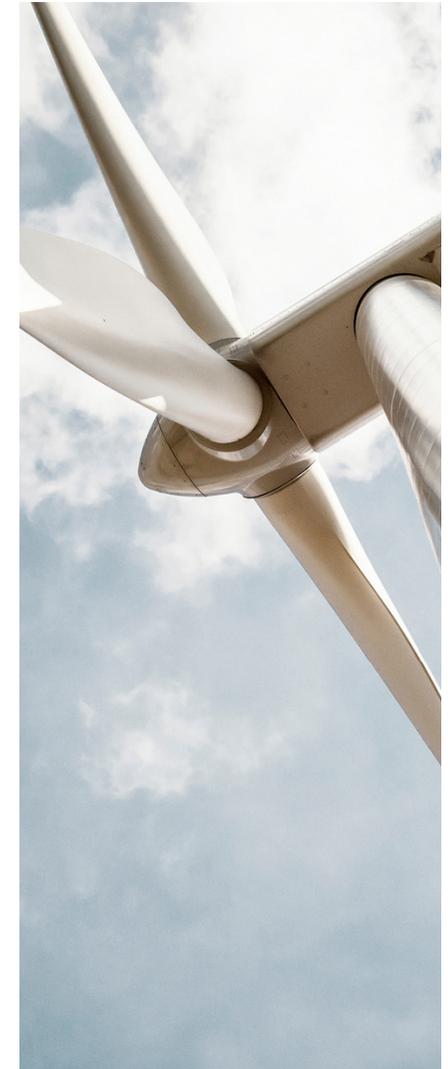
Grundsätzlich können Produktionsanlagen für grünen Wasserstoff sowohl an Land als auch auf See errichtet werden. Die Herstellung auf See würde neben potenziell größeren Platzkapazitäten zudem den Vorteil bieten, dass Offshore-Windparks mehr und regelmäßiger Strom erzeugen können als Onshore-Windparks. Wenn die erzeugte Energie vollständig in Wasserstoff umgewandelt wird, sind zudem keine aufwendigen Netzanbindungen mehr nötig. Gerade in Verbindung mit schwimmenden Fundamenten bieten sich so ganz neue Möglichkeiten, da sowohl Wassertiefe als auch Entfernung zur Küste als limitierende Faktoren entfallen. Von den Offshore-Windparks könnte der Wasserstoff per Schiff in die gesamte Welt transportiert werden. Zusätzlich sind auch Lösungen für bestehende Windparks denkbar, z.B. als sogenannte Energieinsel oder aber auch Produktionsanlagen dort, wo der auf See erzeugte Strom an Land ankommt und nicht ins Netz eingespeist werden kann. So könnten die inzwischen üblichen kurzfristigen (Teil-)Abschaltungen von Offshore-Windparks bei starker Belastung der Stromnetze deutlich reduziert werden und die nutzbare Energiemenge steigen,

ohne dass zusätzliche Erzeugungsanlagen gebaut werden müssen.

Die Erfahrungen vor allem im Chemieanlagenbau zeigen, dass ein besonderer Fokus auf der Inbetriebnahme der Anlagen liegen wird, insbesondere wie welche Leistungsparameter, z.B. Wirkungs- und Reinheitsgrad, im Rahmen des Probebetriebs und des Leistungstests nachgewiesen werden können und welche Rechtsfolgen hiermit verbunden werden. Bei einer Errichtung auf hoher See kommen zudem die bereits bekannten Themen der Offshore-Industrie wie unter anderem die komplexe Baulogistik einschließlich Wetter hinzu, aber auch erhöhte Anforderungen an Material und Wartung. Hier kann jedoch auf die bereits bestehenden Erfahrungen aus den verschiedenen Offshore-Industrien zurückgegriffen werden, vor allem natürlich Offshore-Wind sowie Öl- und Gasförderung.

Wasserstoff ermöglicht den Transport von (erneuerbarer) Energie ohne Stromnetze. Neben leitungsgebundenen Systemen (Pipelines) ist vor allem der Transport per Schiff, Bahn und LKW denkbar. Hierfür müssten entsprechende Terminals und Umschlagplätze in großem Umfang aus-

gebaut werden. Laut dem Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (BDEW) kann für den Transport des Wasserstoffs zudem auch die bereits bestehende Erdgasinfrastruktur einschließlich Kavernen zur Speicherung nutzbar gemacht werden. Deutschland verfügt über die größten Gasspeicherkapazitäten in der Europäischen Union. So könnte Wasserstoff gespeichert und über die bereits vorhandenen Gasnetze transportiert werden. Auch wenn abzuwarten bleibt, welche Möglichkeiten des weltweiten Transports sich in den laufenden Forschungsprojekten aufzeigen und durchsetzen werden, dürften erhebliche Neu- bzw. Umbauprojekte absehbar sein. Anlagen- und Infrastrukturbauunternehmen bringen sich hierfür bereits deutlich in Stellung.



4 | Der deutsche Markt

Die Wasserstoffproduktion in Deutschland ist derzeit nicht wettbewerbsfähig.

Unter den gegenwärtig bestehenden Rahmenbedingungen ist die Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff noch nicht wirtschaftlich. Dies liegt zum einen daran, dass die Verwendung fossiler Energieträger derzeit noch günstiger ist und zum anderen daran, dass es sich bei der Wasserstofftechnologie um eine neue Technologie handelt und die Technologiekosten noch relativ hoch sind. Hinzu kamen nachteilige gesetzliche Regelungen, bspw. die noch bis Ende 2020 gesetzlich verankerte Belastung der Elektrolyseure mit der EEG-Umlage. Durch die voranschreitende technologische Weiterentwicklung dürften sich die Erzeugungskosten künftig jedoch reduzieren. Nach einer aktuellen Studie des „Hydrogen Council“ kann eine Senkung der Kosten für die Erzeugung von grünem Wasserstoff durch spezielle europäische Offshore-Windparks schätzungsweise von 2,50 \$ pro kg bis 2030, verglichen mit heute etwa 1,50 \$ pro kg, für grauen Wasserstoff erreicht werden.

Auch die Industrie spricht sich für einen Ausbau der Wasserstoffproduktion in Deutschland aus und legte dazu unter anderem den 10-Punkte-

Plan der Power-to-X-Allianz (deren Mitglieder u.a. Audi, BP und Uniper sind) vor. Gefordert werden darin unter anderem das Ausbauziel von 5.000 MW bereits für das Jahr 2025 sowie die zumindest anteilige Reduktion der EEG-Umlage für Elektrolyseure. Zumindest der letztgenannte Aspekt wurde mittels des Gesetzes für den Ausbau erneuerbarer Energien („EEG 2021“) zwischenzeitlich umgesetzt.

Eine nationale Wasserstoffstrategie

Die Bundesregierung plant vor allem die Nutzung grünen Wasserstoffs voranzutreiben. Hierzu wurde Anfang Juni 2020 die „Nationale Wasserstoffstrategie“ der Bundesregierung verabschiedet, die rund 9 Mrd. Euro an Fördergeldern vorsieht.

Die Bundesregierung nennt hier eine ganze Reihe von Maßnahmen, unterteilt nach Themengebieten. Ziel ist dabei zunächst, einen „Heimatmarkt“ für die inländische Wasserstoffproduktion und -verwendung zu schaffen. Darauf aufbauend sollen internationale Märkte und Kooperationen für Wasserstoff etabliert werden. Die Bundesregierung plant, bis zum Jahr 2030 in Deutschland Erzeugungsanlagen von bis zu 5 GW Gesamtleistung anzusiedeln. Bis zum Jahr 2035, spätestens 2040, sollen noch weitere 5 GW zugebaut werden. Neben dem Staatssekretärs-

ausschuss für Wasserstoff sieht die Wasserstoffstrategie einen Wasserstoffrat vor. Dieser besteht aus 26 Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Zielsetzung des Nationalen Wasserstoffrates ist es, den Staatssekretärsausschuss für Wasserstoff bei der Weiterentwicklung und Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie zu begleiten und zu beraten.

Um eine erfolgreiche Energiewende vollziehen zu können, ist es das Ziel Wasserstoff als alternativen Energieträger zu etablieren. Anstelle fossiler Brennstoffe sollen in Zukunft auf erneuerbarem Strom basierende, alternative Antriebsstoffe im Luft- und See-, sowie dem Schwerlastverkehr Anwendung finden. Hierzu gehört z.B. durch PtX-Verfahren hergestelltes Kerosin.

Bereits heute benötigt die Industrie 55 TWh Wasserstoff. Dieser Bedarf wird noch mehrheitlich durch die Verwendung fossiler Energiequellen gedeckt. Sowohl die Verwendung grünen Wasserstoffs als Grundstoff als auch als Energiequelle, beispielsweise in der Stahlproduktion, bieten großes Potenzial auf dem Weg zur CO₂-Neutralität. Durch den hieraus entstehenden enormen Bedarf an Wasserstoff soll die deutsche Industrie nach der Nationalen Wasserstoff-

strategie zum Treiber beim Markthochlauf von Wasserstoff und auch zum internationalen Vorreiter für Wasserstofftechnologien werden.

Die Förderung des Wasserstoffmarktes kann nur gelingen, wenn auch die passende Infrastruktur vorhanden ist. Da Deutschland bereits über eine gut ausgebaute Gasinfrastruktur verfügt, wird diskutiert, inwieweit die bereits vorhandene Gasinfrastruktur zum Wasserstofftransport genutzt werden kann (vgl. Abschnitt 3). Der Nationalen Wasserstoffstrategie zufolge soll auch die aktualisierte Energien-Richtlinie der EU (RED II) umgesetzt werden: Bis 2030 soll der verpflichtende Anteil regenerativer Kraftstoffe im Verkehrssektor signifikant über die EU-Vorgaben hinaus erhöht werden. Zur Erreichung dieses Ziels werden aus dem Energie- und Klimafonds u.a. 3,6 Mrd. Euro als zusätzliche Unterstützung für die Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Technologien (also auch Wasserstoff) zur Verfügung gestellt. Ein weiterer Pfeiler der Nationalen Wasserstoffstrategie ist die Finanzierung der sogenannten „Reallabore“, in denen u.a. die Produktion und Anwendung von Wasserstoff in industriellem Maßstab getestet werden soll. Hierzu sollen für den Zeitraum von 2020 bis 2023 Mittel in Höhe von 600 Mio. Euro bereitgestellt werden.

5 | Rechtliche Aspekte

Die rechtlichen Herausforderungen, die mit der Produktion, dem Transport und der Verwendung von Wasserstoff als Energieträger verbunden sind, werden in den Änderungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG), die am 27. Juli 2021 in Kraft traten, nicht ausreichend adressiert. Die jüngsten regulatorischen Änderungen stellen eine Übergangslösung dar, bis ein gemeinsamer europäischer Ordnungsrahmen etabliert ist.

Im Gegensatz zur früheren Regelung wird Wasserstoff, soweit er zur leitungsgebundenen Energieversorgung verwendet wird, nunmehr in § 1 Abs. 1 EnWG bzw. § 3 Nr. 14 EnWG als eigenständiger Energieträger neben Elektrizität und Gas aufgenommen. Für den durch Wasserelektrolyse erzeugten Wasserstoff (grüner Wasserstoff) verbleibt es bei der alten Regelung; er wird Gas gem. § 3 Nr. 19a EnWG bzw. Biogas gem. § 3 Nr. 10f EnWG gleichgestellt. Daneben wurde auch der Begriff der Wasserstoffnetze in § 3 Nr. 39a EnWG definiert, wonach diese von ihrer Dimensionierung so ausgelegt sein müssen, dass sie einer unbestimmten Anzahl an Kunden zur Verfügung stehen. Die allgemeine Anschlusspflicht nach § 18 EnWG soll hingegen nicht für Wasserstoffnetze gelten.

In § 28j EnWG wird den Betreibern von Wasserstoffnetzen als weitere Neuerung ein unwiderrufliches Wahlrecht eröffnet, sich den Regulierungsvorgaben der §§ 28k ff. EnWG zu unterwerfen (opt-in). Wer sich für die Regulierung entscheidet, hat insbesondere gem. § 28n EnWG Zugang und Anschluss an das Wasserstoffnetz nach dem Prinzip des verhandelten Netzzugangs zu gewähren. Zudem sind die Betreiber von Wasserstoffinfrastrukturen den Entflechtungsvorgaben gem. § 28m EnWG unterworfen. Erzeugung und deren Verteilung über die Netze sollen getrennt sein; Netzbetreibern ist die Erzeugung, Speicherung und der Vertrieb von Wasserstoff nicht gestattet. Außerdem gelten die Vorgaben der informatorischen Entflechtung, wonach die Vertraulichkeit wirtschaftlich sensibler Informationen aus der Geschäftstätigkeit sichergestellt werden muss. Für die Netzentgelte verweist § 28o EnWG weitestgehend auf § 21 EnWG, schließt die Anwendung der ARegV jedoch aus. Die hierfür erforderliche Kostenprüfung findet auf Basis eines Plan-/Ist-Kostenabgleichs statt. Vorausgesetzt wird eine positive Bedarfsprüfung der Bedarfsgerechtigkeit der Wasserstoffinfrastruktur gemäß § 28p EnWG, damit die Kosten anerkannt werden.

Die Übergangsvorschrift des § 113a EnWG soll die Umstellung von Gasleitungen auf reine Wasserstoffnetze erleichtern, indem eine Weitergeltung der Wegenutzungsverträge und Gestattungsverträge normiert wird.

Parallel zum Netzentwicklungsplan Gas sind die Betreiber von Wasserstoffnetzen gem. § 28q EnWG verpflichtet, der Bundesnetzagentur erstmals zum 1. April 2022 einen Bericht zum aktuellen Ausbaustand des Wasserstoffnetzes und zur Entwicklung einer zukünftigen Netzplanung Wasserstoff mit dem Zieljahr 2035 vorzulegen.

Insgesamt zeigt sich für die zukünftige Regulierung der Wasserstoffnetze kein einheitliches Bild. Es wird sich erst noch herausstellen müssen, ob und wie sinnvoll die Trennung der Gas- und Wasserstoffnetze ist und ob sie insbesondere einen investitionsfreundlichen und effizienten Markthochlauf gewährleisten kann. Rechtsunsicherheit, unattraktive Erlösregelungen und fehlende Planungssicherheit – insbesondere durch den Übergangscharakter der deutschen Regelungen – tragen nicht zur Schaffung nachhaltiger Investitionsanreize bei.

Unterstützt wird die Wasserstoffproduktion dennoch durch weitere Neuerungen EEG: In § 69b EEG 2021 wurde die vollständige Befreiung von

der EEG-Umlage für grünen Wasserstoff normiert und § 64a EEG 2021 sieht eine reduzierte EEG-Umlage für die Herstellung von Wasserstoff in stromkostenintensiven Unternehmen vor.

Über die energierechtlichen Fragestellungen hinaus wird für die wirtschaftliche Beurteilung eines Projektes auch die Zulässigkeit staatlicher Förderungen nach dem europäischen Beihilferecht sowie die Genehmigungsfähigkeit insbesondere von Großanlagen u. a. nach dem Bundesimmisionsschutzgesetz eine Rolle spielen.

Vor dem Hintergrund, dass der Einsatz von Wasserstoff sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene politisch gewollt ist und sowohl Deutschland als auch die EU einen entsprechenden Rechtsrahmen schaffen wollen, gilt es, mögliche rechtliche Änderungen im Blick zu behalten, um gegebenenfalls reagieren und Chancen ergreifen zu können.

Sollten Sie Fragen hierzu haben oder Unterstützung bei diesbezüglichen oder allgemeinen energiewirtschaftlichen Themen benötigen, sprechen Sie uns gerne jederzeit an.



Carsten Bartholl

Partner, Hamburg
+49 40 36803-104
c.bartholl@taylorwessing.com



Dr. Janina Pochhammer

Partner, Hamburg
+49 40 36803-105
j.pochhammer@taylorwessing.com



Dr. Markus Böhme, LL.M.

Salary Partner, Düsseldorf
+49 211 8387-124
m.boehme@taylorwessing.com



André Guskow, LL.M.

Salary Partner, Hamburg
+49 40 36803-254
a.guskow@taylorwessing.com



Dr. André Lippert

Salary Partner, Berlin
+49 30 885636-166
a.lippert@taylorwessing.com



Jasmin Schlee

Associate, Hamburg
+49 40 36803-433
j.schlee@taylorwessing.com

1000+ Anwälte

300+ Partner

28 Büros

16 Jurisdiktionen

Belgien	Brüssel
China	Peking* Hongkong Shanghai*
Deutschland	Berlin Düsseldorf Frankfurt Hamburg München
Frankreich	Paris
Großbritannien	Cambridge Liverpool London London Tech City
Niederlande	Amsterdam Eindhoven
Österreich	Wien Klagenfurt*
Polen	Warschau
Slowakei	Bratislava
Südkorea	Seoul**
Tschechien	Prag Brno*
Ukraine	Kiew
Ungarn	Budapest
USA	Silicon Valley* New York*
VAE	Dubai

* Repräsentanzen ** Assoziierte Büros

Europe > Middle East > Asia

[taylorwessing.com](https://www.taylorwessing.com)

© Taylor Wessing 2021

Diese Publikation stellt keine Rechtsberatung dar. Die unter der Bezeichnung Taylor Wessing tätigen Einheiten handeln unter einem gemeinsamen Markennamen, sind jedoch rechtlich unabhängig voneinander; sie sind Mitglieder des Taylor Wessing Vereins bzw. mit einem solchen Mitglied verbunden. Der Taylor Wessing Verein selbst erbringt keine rechtlichen Dienstleistungen. Weiterführende Informationen sind in unserem Impressum unter [taylorwessing.com/de/legal/regulatory-information](https://www.taylorwessing.com/de/legal/regulatory-information) zu finden.