

01
22



Magazin

LEINEMANN PARTNER
RECHTSANWÄLTE



Planen, Ausschreiben, Bauen

Alles muss schneller gehen,
um die ambitionierten Ziele des nachhaltigen
Wirtschaftens zu erreichen

Südlink

Warum der Baubeginn
der Ökostromtrasse erst jetzt
näher rückt

Innovative Vergabe

Fahrradleasing als
Gehaltsbestandteil

Fernwärme

Wie ein Berliner
Heizkraftwerk den
Kohleausstieg meistert

**Über 160.000 Unternehmensdaten
für die Öffentliche Hand!**



Bieterdatenbank
Wissen und Recherche über Unternehmen mit öffentlichen Aufträgen
Online-Ausgabe
Jahresabonnement 828,00 € inkl. 7% MwSt.
Laufend aktualisierte Datenbank. Jahresabonnement
Einzelplatzlizenz; Mehrplatzlizenzen auf Anfrage.
| Datenbank-Version |



**Jetzt kostenfrei
testen!**



BIDB (Bieterdatenbank)

Die BIDB für die Öffentliche Hand stellt über 160.000 Unternehmensdaten zur Verfügung. Eine intelligente Suche führt Sie dabei zielsicher durch die Leistungsangebote. Dadurch finden Sie Unternehmen, die Interesse und Erfahrung mit öffentlichen Aufträgen haben.

Nutzen Sie Ihr Netzwerk!

Sie benötigen Wissen über das aktuelle Marktangebot zu bestimmten Leistungen? In der BIDB finden Sie das Unternehmen und die Vergabestelle, welche bereits ähnliche Leistungen ausgeschrieben hat.

Besser kann man sein Netzwerk kaum nutzen. Bauen Sie weitere Brücken zu Unternehmen und Vergabestellen.

Kostenfreier Testzugang für die BIDB

Überzeugen Sie sich selbst von den Vorteilen unserer leistungsstarken Online-Datenbank!

Wir stellen Ihnen gerne einen kostenfreien Testzugang für unsere Bieterdatenbank zur Verfügung. Damit können Sie die Datenbank einen Monat lang in vollem Umfang nutzen. Wenn Sie die BIDB nach Ablauf des Testzeitraums weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts weiter zu unternehmen. Ihr Testzugang geht in ein reguläres Jahresabonnement über. Achtung: Falls Sie das nicht wünschen, reicht eine formlose Mitteilung an uns vor Ablauf des Testzeitraums. Die Mitteilung kann telefonisch oder per E-Mail erfolgen.

Bitte beachten Sie, dass die BIDB ausschließlich der Öffentlichen Hand zur Verfügung steht. Hierzu gehören Bund, Länder, Kommunen sowie Anstalten und Körperschaften des Öffentlichen Rechts mit eigener Abgaben- & Steuerhoheit sowie deren Vertreter.

VORTEILE

- ✓ Sie haben Zugriff auf über 160.000 Unternehmensdaten
- ✓ Die Anzahl der Unternehmen wird kontinuierlich erweitert und aktualisiert
- ✓ Sie erhalten Unterstützung bei der Markterkundung und Gewinnung von Teilnehmern an öffentlichen Ausschreibungen
- ✓ Eine intelligente Suche führt Sie zielsicher durch die Leistungsangebote
- ✓ Sie können Brücken zu Unternehmen und weitere Vergabestellen bauen

AUTOR/IN

Die Bieterdatenbank (BIDB) wird kontinuierlich in Zusammenarbeit mit der DTAD GmbH aktualisiert – der führende Anbieter für öffentliche, gewerbliche und private Auftragsinformationen in der DACH-Region.

Mehr Infos und versandkostenfrei (deutschlandweit) bestellen:

shop.reguvis.de

Bestell-Hotline: 0 800/1234-339 (gebührenfrei aus dem deutschen Festnetz) | E-Mail: vergabe@reguvis.de | www.reguvis.de | In jeder Fachbuchhandlung
Reguvis Fachmedien GmbH | Amsterdamer Str. 192 | 50735 Köln

Liebe Leserinnen und Leser,

wer hätte gedacht, dass wir den forcierten Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft noch unter einem ganz anderen Vorzeichen als dem Klimaschutz betrachten würden? Der Krieg in der Ukraine hat zu Verwerfungen und neu entstandenen Notwendigkeiten geführt, die man noch zur Jahreswende nicht geahnt hätte.

Umso wichtiger ist es, Deutschland auf das Wirtschaften mit nachhaltig erzeugter elektrischer Energie umzustellen, um auf den Einsatz von Kohle, Öl und Gas aus Russland verzichten zu können. Leinemann Partner unterstützen wichtige Projekte dafür, wie den Bau der Hochspannungs-Übertragungstrassen, elektrisch betriebener Autos, den Ausbau des Schienen- und Wasserverkehrs wie auch die Sanierung vorhandener Infrastruktur.

Vergabeverfahren zur Beschaffung nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen, wie etwa von geschäftlich genutzten Fahrrädern, werden auch von uns vergaberechtlich begleitet. Auch in diesem Heft finden Sie eine Auswahl unserer interessanten Mandate.

Natürlich beschäftigen uns im anwaltlichen Alltag auch die Probleme, die aus dem Abriss von Lieferketten und extrem gestiegenen Rohstoffpreisen entstehen. Kaum dachten wir, dass die Diskussion der Störung der Geschäftsgrundlage in Verträgen aufgrund der COVID-19 - Pandemie hinter uns liegt, erlebt der lange Jahre für fern liegend erachtete Begriff der höheren Gewalt und ihre Folgen eine unerwartete Renaissance. Auch hierzu geben wir einen kurzen rechtlichen Überblick.

Weil die härtesten Pandemiebeschränkungen mittlerweile aufgehoben sind, können wir auch wieder über Schulungsveranstaltungen, Feiern und die Förderung von Kunstevents berichten. Besonders empfehle ich Ihnen auch den Bericht unserer Kölner Partner Ulrich Neumann und Stefan Hanke über eine Hilfsgüter-Fahrt für die Ukraine.

Auch in diesem Heft können wir Ihnen acht neue Kolleginnen und Kollegen vorstellen, die sich für den Anwaltsberuf bei Leinemann Partner Rechtsanwälte entschieden haben (Seite 36). Wir freuen uns über die tolle Verstärkung!

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre des LP Magazins.



Ihr Ralf Leinemann



Inhalt

#01/2022

06



06 **Vorreiter im Rückstand**

Wenn es um Technik geht, ist »German Engineering« in der Welt ein Begriff. An der Infrastruktur hierzulande hat der Staat allerdings jahrzehntelang gespart. Extraprogramme für die Instandsetzung sollen nun Abhilfe schaffen

14 **Südlink**

Die Ökostrom-Trasse steht vor der Genehmigung

16 **Interview**

Bürgerreferent Thomas Wagner erklärt, wie man bei Tennyson Beteiligungsverfahren geschmeidiger macht

18 **Fernwärme**

Wie die Berliner FHW den Kohleausstieg meistert

20 **Meinung & Analyse**

Der Krieg in der Ukraine wirkt sich auch hierzulande aus - auf Verträge. Was vor dem Krieg eine solide Kostenkalkulation war, kann nun für Auftragnehmer zum Bilanzrisiko werden

22 **Notariat**

Warum es so wichtig ist, ein notarielles Testament zu machen

14



20



22



Fotos: Henning Kaiser/picture alliance/dpa, Südlink, Firmengruppe Max Bögl, Markus J. Feger

24



24 **Aktuelle Projekte**

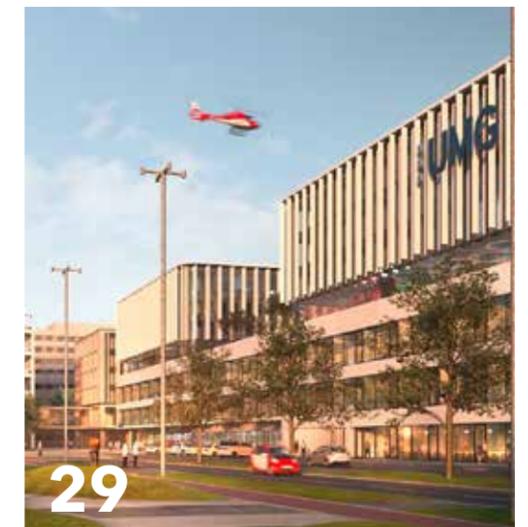
- 24 **Armin Preussler, Ralf Leinemann – Neuer Elektro-VW entsteht in eigenem Werk:** Leinemann Partner begleiten Volkswagen bei einem Kernprojekt des Umbaus zu einem Konzern für Elektrofahrzeuge
- 26 **Marc Steffen – Industriebranche wird umweltfreundliches Wohngebiet:** Im Berliner Stadtteil Karlshorst veredelt das Immobilien- und Projektentwicklungsunternehmen WvM ein ehemaliges Industriegelände
- 27 **Thomas Kirch, Tolgar Ünal – Neues Geld für Krankenhäuser gekonnt ausgeben:** Bund und Länder haben viel Geld für die Modernisierung und Digitalisierung von Kliniken bereitgestellt. Investoren können dabei aber leicht mit dem Vergaberecht und Förderrichtlinien in Konflikt kommen
- 28 **Eva-Dorothee Leinemann, Marco Michael Hohensee – Zum Lohn ein Fahrrad:** Wie das Klinikum Bayreuth Klimaschutz und innovative Gehaltsmodelle vereint
- 29 **Bastian Haverland, Jarl-Hendrik Kues, Jonas Deppenkemper, Andreas Rosenauer & Kai Linnemannstöns – Göttinger Uniklinik erhält zeitgemäßen Neubau:** Nach vielen Planungsjahren kommt nun Tempo in das Modernisierungsprojekt
- 30 **Thomas Kirch, Daniel Lucas Orf – Neue Fachleute für die Endlager-Suche:** Wie Leinemann Partner dabei helfen, hochkarätige Fachleute in das Auswahlverfahren einzubinden
- 32 **Jarl-Hendrik Kues, Gabriela Böhm – Bäume gegen Breite:** Wie aus dem in die Jahre gekommenen Sacrow-Paretzer Kanal wieder eine ordentliche Wasserstraße nach EU-Standard geworden ist
- 33 **P. Anush Rienau – Gerichtsprozesse gegen den Staat:** Warum langer Atem sich hier auszahlt
- 34 **Kanzlei-News**
Ukraine-Hilfe: spontan, schnell und effektiv
Das neue öffentlich-rechtliche Leinemann-Team
Neue Gesichter, neue Fachliteratur
Social Events
- 38 **Neues aus der Leinemann-Stiftung**

Fotos: Volkswagen, Marc Kleen/unsplash.com, UMG/nh

28



29



Impressum

Herausgeber
 Leinemann & Partner
 Rechtsanwälte mbB,
 Berlin, Düsseldorf,
 Frankfurt am Main,
 Hamburg, Köln,
 München

Art Direction
 Daniel Bognár,
 danielbognar@damentennis.com

Lektorat & Schlussredaktion
 Marion Linssen

Redaktionsanschrift
 Leinemann & Partner
 Rechtsanwälte mbB
 Friedrichstr. 185-190
 10117 Berlin
 Telefon 030 - 20 64 19-0
 lpmagazin@
 leinemann-partner.de
 www.leinemann-partner.de

Redaktionsleitung (v.i.S.d.P.)
 Nadin Tornow,
 Managerin PR/Marketing
 Leinemann & Partner

Redaktion
 Volker Bormann,
 vb@kommunikationskontor-
 hamburg.de
 Telefon 040 - 57 20 63 10

Druck
 Gotteswinter und Aumaier
 GmbH
 Joseph-Dollinger-Bogen 22
 80807 München

Vorreiter im Rückstand

Wenn es um Technik geht, ist »German Engineering« in der Welt ein Begriff. An der Infrastruktur hierzulande hat der Staat allerdings jahrzehntelang gespart. Extraprogramme für die Instandsetzung sollen nun Abhilfe schaffen

Von Volker Bormann

Die alte Rheinbrücke der Autobahn A1 bei Leverkusen mit den ersten sichtbaren Stützen für den daneben entstehenden Neubau. Die Kosten für das jahrelang notoriously verzögerte Projekt haben sich mittlerweile verdoppelt



Neubau von Gleisen für einen Hafenanchluss am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven

S

Straßen, Bahngleise, Datenleitungen, Wasserwege, Brücken – das alles gilt in Deutschland als erneuerungsbedürftig oder schlecht gepflegt. Das ist nicht nur in der öffentlichen Meinung so, auch die Bauwerksberichte bestätigen den Rückstau bei der Instandhaltung vieler Bauwerke. Die Misere ist für die Bürger und Unternehmen auch direkt spürbar: Auf den Autobahnen und Bundesstraßen zeigt sie sich durch immer mehr Staus und stockenden Verkehr als Folge von Baustellen für Fahrbahnreparaturen, Brückensanierungen oder Neubauten sowie durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, für das die Wege bei ihrem Bau nicht ausgelegt wurden.

Im Schienenverkehr mehren sich die Verspätungsminuten entgegen den Beteuerungen der Bahn, sie werde pünktlicher. Registriert wird das in Minuten je 1.000 gefahrene Kilometer: Von 2009 bis 2018 stieg diese Zahl von 125 auf 184 Minuten – nachzulesen in den bahneigenen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichten. Für gut ein Viertel der Verspätungen kann die Bahn zwar nichts, denn sie entstehen durch Fremdeinwirkung wie etwa das Wetter oder Selbstmörder. Aber drei Viertel der Verspätungen sind entweder betriebs- oder netzbedingt. Verspätungen werden zwar erst ab sechs Minuten offiziell gezählt, für die Zugreisenden fühlen sich aber auch die vielen inoffiziellen Minuten nicht gut an.

KRISEN VERDEUTLICHEN DEFIZITE

Während die Infrastruktur-Defizite auf den Straßen, in den Zügen und am Bildschirm im normalen Alltag nur schleichend spürbar werden, manifestieren

sie sich an anderer Stelle in Krisen schlagartig. So machte die Corona-Pandemie mit einem Mal deutlich, wie ungenügend Deutschland mit schnellen Datenleitungen versorgt ist. Das nämlich zeigt sich seither in beinahe jeder Videokonferenz aus den massenhaften Homeoffices an Bild- und Tonproblemen. Und wen der russische Überfall auf die Ukraine mal eben träumen lässt von einem radikaleren Schritt weg von russischem Öl und Gas hin zu erneuerbaren Energieträgern, der wacht auf in einem Deutschland, das zwar immer mehr Windstrom erzeugt, ihn aber erst in frühestens sechs Jahren dorthin leiten kann, wo er gebraucht würde. Lesen Sie dazu ab Seite 14 unseren Beitrag über das Leitungsprojekt Südlink und den Netzbetreiber Tennet TSO, der sich bei einigen Projekten auch von Leinemann Partner vergabe- und vertragsrechtlich beraten lässt.

Die Klimakrise wiederum verdeutlicht mit Blick auf die Ver- >>>

Foto: Leinemann Partner



Nach Sprengung der Salzachtalbrücke der A66 bei Wiesbaden beginnen Bagger damit, die Reste des maroden Bauwerks zu beseitigen

sorgung des Landes mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, wie rückständig Infrastruktur hierzulande sein kann und wie behäbig es vorangeht, selbst wenn der Ausbau dringend ist. Das gilt besonders für ein Netz an Wasserstofftankstellen. Wasserstoffgetriebene Fahrzeuge, als Verbrenner oder mit Brennstoffzelle und nachgeschaltetem Elektromotor, gelten in Fachkreisen als die eigentliche Alternative zu Benzin und Diesel, vor allem bei Lkws. Sie kommen ohne schwere Akkus aus und haben daher den entsprechend kleineren ökologischen Fußabdruck. Dessen ungeachtet sind reine Elektroautos mindestens eine gute Brückentechnik auf dem Weg zu mehr Klimaschutz, sofern ihre Akkus mit Ökostrom aufgeladen werden. Leinemann Partner begleiten Volkswagen auf dem Weg zum reinen Hersteller von Elektroautos. Lesen Sie dazu den Beitrag über das Trinity-Projekt des Konzerns und die dafür geplante eige-

ne Fabrik auf Seite 24. Ab Seite 18 finden Sie zudem einen Beitrag darüber, wie das Berliner Fernwärmeunternehmen FHW bis 2025 den Kohleausstieg erreichen will und wie die neue Lage am Gasmarkt das Projekt erschwert. Leinemann Partner sind auch hier mit von der Partie.

BRÜCKENNOTSTAND ALS BEISPIEL

Wie aber kommt es, dass ein so wohlhabendes und technikbegeistertes Industrieland wie Deutschland sich in einen Investitionsstau manövriert hat und unter seiner alternden Infrastruktur zu leiden beginnt? Das versteht, wer sich ein wenig mit Volkswirtschaft befasst, mit den Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden sowie mit der Art und Weise, wie Infrastrukturprojekte hierzulande angegangen werden. Kehren wir dazu zurück zu den Straßen und Brücken.

Miserabel sei ihr Zustand, sagte etwa der Präsident des Deutschen In-

stituts für Wirtschaftsforschung (DIW), Marcel Fratzscher, vor drei Jahren in einem Interview des Deutschlandfunks. Damals war gerade die Morandi-Brücke in Genua eingestürzt, eine große, innerstädtische Autobahntrasse. 43 Menschen kamen dabei ums Leben. Wie sich später herausstellte, hatten die Verantwortlichen notwendige Investitionen in die Erhaltung der Brücke hinausgezögert. Nichts anderes passierte bei der A1-Rheinbrücke Leverkusen, der mittlerweile gesprengten Salzachtalbrücke in Wiesbaden oder der kürzlich gesperrten Rahmede-Talbrücke auf der A45 in Nordrhein-Westfalen – glücklicherweise, bevor sie einstürzen konnte. Jahrelange Verkehrsbeschränkungen sind nun die Folge.

ALT-INVESTITION ZEIGT ALTERSSCHWÄCHE

Ein Blick auf die Straßeninvestitionen erklärt, wie es dazu gekommen ist: Etwa zwei Fünftel davon liegen mehr als 40 Jahre zurück, ein Fünftel der >>>

Foto: Boris Roessler/picture alliance/dpa

Investitionen liegt zwischen 20 und 30 Jahren zurück. Dramatischer noch sind übrigens die Zahlen für die Brücken in den Gemeinden und Landkreisen. Schon vor zehn Jahren beurteilte das Deutsche Institut für Urbanistik etwa 10.000 von 67.000 Brücken als nicht mehr sanierungsfähig, sodass sie ersetzt werden müssten. Etwa 19 Prozent der kommunalen Brücken waren »nicht ausreichend« und »ungenügend«.

Ein Desaster wie in Genua könne auch in Deutschland jederzeit passieren, behauptete DIW-Präsident Fratzscher schon seinerzeit. Bis heute gab es zum Glück hierzulande keinen Brückeneinsturz. Zwar gilt der Zustand von knapp 800 der etwa 39.600 Brücken an deutschen Autobahnen und Fernstraßen als ungenügend, aber über diese Brücken rollt der Verkehr auch nicht mehr einfach wie zu ihren guten Zeiten. Brücken, die man kritisch bewertet, werden entlastet – durch Tempolimit, Sperrung für Lkws oder sogar Totsperrung, wie auf der A45. Insgesamt ist der Zustand der deutschen Brücken gut bekannt, denn sie werden alle regelmäßig begutachtet. Kontrolle funktioniert gut in Deutschland. Ingenieure wie der Bochumer Brückenbau-Professor Martin Mertens halten es daher für unwahrscheinlich, dass das Drama von Genua sich in Deutschland wiederholt.

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE MARKER

Dennoch entbehrt es nicht jeder Grundlage, wenn DIW-Präsident Fratzscher den Zustand der deutschen Verkehrswege als miserabel kritisiert. Fratzscher ist Ökonom und stützt sein Urteil auf Investitionen. Für Volkswirte gehört die Infrastruktur eines Landes zum staatlichen Anlagevermögen, dessen Wert und Zustand sie rechnerisch bewerten. Gewiss, der deutsche Staat hat in seine Anlagen investiert, aber sie nutzen sich mit der Zeit ja auch ab, ver-

lieren also an Wert. Dieser Wertverlust zeigt sich rechnerisch in der Abschreibung auf die Anlagen. Übersteigt die Abschreibung die Investitionen, dann wirtschaftet ein Staat zulasten seiner Substanz. Unterm Strich schrammt Deutschland seit mindestens fünf Jahren an der Grenze zwischen Substanzverlust und Substanzverbesserung: Mal ist das Verhältnis von Investition zu Abschreibung leicht positiv, mal leicht negativ.

WEGE AUS DER MISERE

Im Klartext: Eigentlich investiert Deutschland zu wenig in seine Anlagegüter. Und genau daraus bezieht der DIW-Präsident seine Munition. Die Investitionen in viele Brücken, Straßen, Schienen und dergleichen liegen überwiegend Jahrzehnte zurück, manche alte Schleuse, mnch altes Gleis oder manche Brücke stammt gar noch aus der Kaiserzeit. Woran aber lange nichts gemacht wird, das verfällt.

Angesichts dessen lud Volker Wissing, seit Dezember 2021 Bundesminister für Digitales und Verkehr, am 10. März 2022 zu einem »Brückengipfel« nach Berlin. Dort diskutierten Vertreter der Bauwirtschaft und der Bundesländer mit Wissing, wie der Brückenmisere mit mehr Tempo beizukommen wäre, als dies bislang geschieht. Wissing will die Zahl der jährlich sanierten Brücken bis 2030 auf 200 verdoppeln und dafür 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung stellen statt der bisher geplanten anderthalb Milliarden Euro. Außerdem sollen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren gestrafft und effektiver werden sowie Anreize für kürzere Bauzeiten geschaffen werden. Als einen Weg dahin sieht man im Ministerium die funktionale Ausschreibung, eine Leistungsausschreibung, bei der den bauausführenden Auftragnehmern auch wesentliche Teile der Planung übertragen werden.

SCHNELLER GEPLANT, SCHNELLER GEBAUT

Allerdings zeigt dieses Maßnahmenpaket, wie begrenzt die Möglichkeiten zum Hochfahren der Sanierungsaktivität sind. Ralf Leinemann weist in einer Stellungnahme darauf hin, dass das Vergaberecht EU-rechtlich vorgegeben und deshalb nicht kurzerhand wegen langjähriger Versäumnisse der Straßenbaubehörden und der Bahn umgebaut werden kann. Und der Bauboom der letzten Jahre hat zu einer schmerzlichen Verknappung der Planungskapazitäten geführt. Nun ist zwar Geld für neue Projekte vorhanden, sie können aber gar nicht ausgeschrieben werden, weil es keine Planungen dafür gibt. Deswegen wird der Etat für die Baumaßnahmen bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Helfen könnten Erleichterungen im Planungsrecht, damit wenigstens die jahrelangen Vorlaufzeiten für eine Planfeststellung oder Baugenehmigung von Verkehrsbauwerken reduziert würden. Ohne Bürgerbeteiligung und Rechtsschutz geht es allerdings im Rechtsstaat nicht. Hier wird es nicht leicht sein, den gegenläufigen Interessen gerecht zu werden. Lesen Sie über Sinn und Grenzen der Beteiligungsverfahren das Interview mit Thomas Wagner von Tynet TSO auf Seite 16.

KAPUTTGESPART

Aber was veranlasst Bund, Länder und Gemeinden, dringend notwendige Investitionen schleifen zu lassen? In einem Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim damaligen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aus dem Jahr 2020 heißt es dazu:

»Der Rückgang der jährlichen öffentlichen Investitionen zwischen 1980 und 2005 dürfte im Wesentlichen haushaltspolitisch bedingt gewesen sein. Auf Bundesebene ging die Haushaltskonsolidierung der Jahre nach 1982 zu großen Teilen zulasten >>>

Das neue Schiffshebewerk in Niederfinow (r.) wurde neben dem noch in der Kaiserzeit geplanten alten Hebewerk (l.) errichtet. Nun können große Binnenschiffe der Europa-Klasse die Havel-Oder-Wasserstraße auch an dieser Stelle durchfahren. Rund 36 Meter Höhenunterschied müssen hier überwunden werden. Leinemann Partner haben die gesamte Bauphase für die ausführende Arbeitsgemeinschaft beraten

der öffentlichen Investitionen [...], dasselbe gilt für die Sparmaßnahmen Mitte der 1990er-Jahre und ab 2003. Auf der Ebene der Kommunen führte die Steuerreform des Jahres 2000 zu einem dramatischen Einbruch der Gewerbesteuererinnahmen; dieser zwang viele Kommunen zu einer radikalen Sparpolitik. Da viele andere Ausgaben vorgegeben waren, fanden die Einsparungen vor allem bei den Investitionen statt und bei dem Personal, das für die Planung und Durchführung von Investitionen zuständig war.«

Noch einmal Klartext: Der Bund betrieb Haushaltskosmetik, die Kommunen trieb die schiere Finanznot.

AUCH KANÄLE SIND ÜBERALTERT

Lassen die Erkenntnisse aus dem Straßen- und Brückenbau sich nun eins zu eins auf andere Investitionsbereiche übertragen? Nicht durchwegs, wohl aber für die Bundeswasserstraßen. Die Überalterung dieser Infrastruktur ist noch deutlicher, denn mehr als die Hälfte der Investitionen liegt hier über 30 Jahre zurück. Schleusen und Wehre sind im Durchschnitt sogar älter als 65 Jahre, und einige der wichtigsten Anlagen stammen noch aus der Kaiserzeit. So alte Schleusen fallen natürlich immer öfter aus, wodurch dann gleich die ganze Wasserstraße blockiert ist. Allerdings treffen diese Beeinträchtigungen nur einen relativ kleinen Teil der Wirtschaft, wenn auch massiv. Leidtragende sind die Binnenschiffer selbst und die Chemieindustrie, die viel übers Wasser transportieren lässt

Die Dürre des Jahres 2018 hat gezeigt, dass ein Ausfall intensiv genutzter Wasserstraßen die gesamte Wirtschaft in Mitleidenschaft zieht: Wegen des niedrigen Wasserstands durften die Schiffe wesentlich weniger laden, konnten teils gar nicht fahren. Nach Einschätzung des Instituts für Weltwirtschaft bewirkte dies Produk-

tionsausfälle vor allem bei Chemie- und Stahlunternehmen und minderte das Wirtschaftswachstum im zweiten Halbjahr 2018 um 0,3 Prozentpunkte.

INVESTITIONSPOKER BEIM SCHIENENNETZ

Es käme den klima- und energiepolitischen Zielen der Bundesregierung zugute, mehr Verkehr von der Straße aufs Wasser zu verlegen. Dies ist beim derzeitigen Ausbau der Wasserwege jedoch kaum möglich. Immerhin ist Ende 2021 der Sacrow-Paretzer Kanal zu einer EU-Wasserstraße modernisiert worden. Leinemann Partner haben das beauftragte Bauunternehmen im Vergabeverfahren und dann auch baubegleitend beraten. Lesen Sie ab Seite 32 einen Beitrag über das Projekt und darüber, welche Widrigkeiten dabei überwunden worden sind. Ebenfalls abgeschlossen, erneut mit laufender Beratung von Leinemann Partner, ist der Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow. Auch hier können künftig 110 Meter lange Schiffe passieren.

Komplizierter liegt die Sache bei den Schienenwegen. Hier ist der Bund nur für einen Teil der Investitionen zuständig, nämlich für alles, was ersetzt werden muss, etwa, weil es defekt oder abgenutzt ist. Die Instandhaltungsinvestitionen, also Wartung, Ausbesserung, Inspektion und Funktionssicherung, sind Angelegenheit der DB Netz AG. Sie ist eine hundertprozentige Bahn-Tochter und betreibt knapp 88 Prozent des deutschen Schienennetzes. Damit ist das Schienennetz eigentlich nicht mehr in staatlicher Hand, auch wenn die Bahn noch immer vollständig dem Bund gehört.

Die geteilte Zuständigkeit für die Schienen verleitet den Netzbetreiber dazu, wirklich nur das Allernötigste ins Netz zu stecken und auf die Ersatzpflicht des Bundes zu setzen. Der Bundesrechnungshof hat daher

bereits gerügt, dass die DB Netz ihrer Verantwortung für die Instandhaltung nicht genügend nachkomme.

Das Schienennetz selbst ist im Zuge der deutschen Einheit in großem Stil erneuert worden, weshalb weniger als 30 Prozent der Investitionen älter sind als 30 Jahre. Dessen ungeachtet sind einige Teile des Netzes sehr alt, das Durchschnittsalter der Brücken beträgt sogar 72 Jahre. Die ältesten unter ihnen stammen noch aus dem deutschen Kaiserreich.

Bei der digitalen Infrastruktur in Deutschland ist ein weiter Teil des Netzes in privater Hand. Hier geht es weniger darum, Altes zu erneuern, als Neues zu bauen und zu verlegen – etwa Glasfaserkabel, LTE- und 5G-Sendemasten. Selbst in einer Metropole wie Hamburg sind nicht alle Gegenden mit Glasfaserkabeln versorgt. Die Netzbetreiber haben das auch nicht vor, weil die Kosten dafür sich nicht überall in den üblichen fünf Jahren wieder einspielen lassen.

So kommt es, dass etwa im Stadtteil Hamburg-Flottbek Kleinunternehmer und Selbstständige an bestimmten Adressen mit 16-Megabit-Anschlüssen auskommen müssen. Für Downloads ist das oft ausreichend, sobald aber größere Datenmengen hochzuladen sind, wird die Angelegenheit zum Geduldsspiel. Pläne, grafikreiche Gutachten, hoch aufgelöste Bilder und Videos benötigen dann öfter mal mehrere Anläufe, weil der Upload großer Dateien immer wieder abbricht.

Förderprogramme von Bund und Ländern sollen zwar helfen, den Ausbau selbst dort voranzutreiben, wo er wegen geringer Nutzerzahlen oder großer Flächen nicht wirtschaftlich wäre. Allerdings ist das Ziel einer flächendeckenden Versorgung bisher nicht erreicht. Wie es aussieht, bleibt Deutschland digital weiterhin hinter anderen Ländern zurück.

Die baurechtlichen Praxisschwerpunkte kompakt behandelt.



Leinemann/Kues
BGB – Bauvertragsrecht

2. Auflage, 2022. Rund 850 Seiten.
In Leinen ca. € 119,-
ISBN 978-3-406-77585-7

Neu im Juli 2022

☰ beck-shop.de/32411344

”

Für den ersten Zugriff dürfte es derzeit nichts Besseres geben als den »Leinemann/Kues«.

RA, FA für Bau- und Architektenrecht
Thomas Stumpf, Pirmasens, in:
<http://dierezensenten.blogspot.com> 08.10.2018,
zur Voraufgabe

Vorteile auf einen Blick

- BGB und VOB/B eng verzahnt kommentiert
- aktuell zu den Auswirkungen der neuen HOAI 2021 auf das Architektenrecht im BGB
- jahrelange Erfahrungen der Autorinnen und Autoren im täglichen Umgang mit Bauverträgen

Der Leinemann/Kues

bietet eine kompakte Kommentierung aller praxisrelevanten Themen des Bauvertragsrechts. Behandelt sind das gesamte **Bau- und Werkvertragsrecht**, die Vorschriften über den Architekten-, Ingenieur- und Bauträgervertrag sowie die kaufrechtliche Mängelhaftung für Baustoffe.

Die Neuauflage

berücksichtigt die ersten gerichtlichen Entscheidungen zur **einstweiligen Verfügung** nach § 650d BGB, die dynamische Diskussion um die **Vergütung bei Leistungsänderungen**, die Auswirkungen der neuen HOAI auf das Architektenrecht im BGB sowie die neueste Literatur und Rechtsprechung.

Herausgegeben von

Prof. Dr. Ralf **Leinemann** und Jarl-Hendrik **Kues**, LL.M., Rechtsanwälte und Fachanwälte für Bau- und Architektenrecht. Alle Mitautorinnen und Mitautoren stammen aus der spezialisierten Praxis, aus der Fachanwaltschaft und aus der Gerichtsbarkeit.

Von dem Kommentar profitieren

Baujuristinnen und Baujuristen in der Anwaltschaft, bei Bauunternehmen sowie in der Justiz.

Windstromleitung steht vor der Genehmigung

Für eine der wichtigsten neuen Stromtrassen in Deutschland könnten demnächst die Baumaschinen anlaufen. Die Kabel sind jedenfalls schon bestellt



Kabelverlegung für eine Hochspannungs-Übertragungsleitung: Die in den ausgehobenen Gräben eingelegten Spezialkabel werden erst mit einer besonderen Schüttung überdeckt, bevor Bagger den Graben mit Boden wieder auffüllen

Foto: Südlink

Der Umstieg auf eine klimaneutrale Stromversorgung erfordert in Deutschland dringend zusätzliche Trassen, die den von den Windparks onshore und offshore erzeugten Strom aus dem Norden in den Süden leiten. Südlink und Südostlink sind zwei dieser Verbindungen. Seit 2012 stehen sie im deutschen Netzentwicklungsplan, seit 2013 gelten sie als energiewirtschaftlich notwendig und vordringlich.

Südlink wird bei Brunsbüttel und Wilster in Schleswig-Holstein starten und nach Großgartach bei Heilbronn und Bergheimfeld bei Schweinfurt führen. Der Ausgangspunkt von Südostlink ist Wolmirstedt bei Magdeburg. Die Verbindung wird von Sachsen-Anhalt über Thüringen nach Bayern führen und bei Landshut enden. In beiden Fällen wird der Strom nicht mehr durch Freileitungen auf den bekannten Gittermasten, sondern in Erdkabeln transportiert, und zwar als Hochspannungs-Gleichstrom. Auf mittleren und langen Strecken sind Gleichstromleitungen effizienter als Wechselstromtrassen, weil die Übertragungsverluste geringer sind. Allerdings muss der Strom zum Transport in Gleichstrom gewandelt und am Ziel wieder in Wechselstrom zurückgewandelt werden.

Mit viel Aufwand sind in den zurückliegenden Jahren die maximal einen Kilometer breiten Korridore ermittelt und festgelegt worden. Dabei mussten neben den Anforderungen aus Raumplanung und Technik auch der jeweilige Untergrund, die Bodenbeschaffenheit sowie Natur- und Artenschutz berücksichtigt werden. Zur näheren Eingrenzung der Korridore erarbeiten derzeit die beauftragten Fachplaner im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, wo die Stromkabel im Boden verlaufen sollen – auf den Meter genau.

Der deutsch-niederländische Netzbetreiber Tennet TSO GmbH wird gemeinsam mit TransnetBW die Südlink-Trasse bauen und betreiben. Hier ist man sicher, demnächst eine Genehmigung dafür zu erhalten. Der Auftrag für die Herstellung und Verlegung der Kabel ist jedenfalls seit 2020 vergeben. Leinemann Partner unterstützen Tennet beratend bei der Bauaufgabe und sind bereits mit ersten Themen des Projekts befasst. Angesichts der Größe des Projekts – die Gesamtkosten für das Vorhaben werden aktuell auf 10 Mrd. Euro geschätzt – wünschte sich die Tennet-Rechtsabteilung kompetente Unterstützung mit großer bau- und vergaberechtlicher Erfahrung. Leinemann Partner ist eine der Kanzleien, auf die man setzt. Aktuell werden Planungs- und

Bauverträge entworfen, Vergabeunterlagen bewertet und/oder erstellt und konzeptionelle Arbeiten in Vorbereitung der Hauptbauphase dieses gewaltigen Projekts durchgeführt.

Rechtlich und technisch besteht die Südlink-Verbindung aus zwei Teilvorhaben mit jeweils mehreren Streckenabschnitten. Unterm Strich hat die Trasse am Ende vier Gigawatt Übertragungskapazität. Diese Leistung reicht aus, um rund zehn Millionen Haushalte mit Strom zu versorgen. Zum Schutz vor äußeren Einflüssen sind die Kabel aufwendig mit Kunststoff ummantelt.

Für die Hochspannungskabel werden in der Regel offene Gräben mit etwa zwei Meter Tiefe hergestellt, in die die Kabel eingelegt und danach wieder überdeckt werden. Die Überdeckung besteht aus einem besonderen Bettungsmaterial für das Kabel sowie dem zuvor entnommenen Bodenaushub. Wo es nötig ist, werden umweltfachlich sensible Bereiche oder bestehende Infrastrukturen, wie Schienen, Flüsse oder Straßen geschlossen gequert, also unterbohrt.

Verlegt werden nicht etwa vier lange Kabel über die gesamten rund 700 Kilometer Strecke, sondern es werden jeweils Einzelstränge von bis zu zwei Kilometer Länge eingebracht und über besondere Muffen miteinander verbunden. Sie sind, wie die Kabel selbst, nach der Verlegung an der Oberfläche nicht mehr zu sehen.

Die Verlegearbeiten erfordern neben den Kabelgräben Platz für Baufahrzeuge und Erdaushub, sodass insgesamt ein Streifen von 30 bis 45 Meter Breite belegt wird. Wenn die Bauarbeiten zur Verlegung abgeschlossen sind, kann die Fläche über dem Kabel wieder landwirtschaftlich genutzt werden. Allerdings muss sie vorsorglich dauerhaft von Forstwirtschaft freigehalten werden und unbebaut bleiben. Der deswegen erforderliche Schutzstreifen ist zwischen acht und 20 Meter breit.

Die Hersteller des Erdkabelsystems mit all seinen Bestandteilen garantieren bereits eine Lebensdauer von rund 40 Jahren. Bei Tennet geht man aber von einer deutlich längeren Lebensdauer aus. Ursprünglich war einmal vorgesehen, dass Südlink 2023 in Betrieb gehen sollte. Nach dieser Planung sollte der Strom aber noch in Freileitungen übertragen werden. Da die Bundesregierung jedoch später beschloss, den Strom durch Erdkabel zu leiten, musste das Projekt komplett umgeplant werden. Dabei verschob sich auch der Termin der Fertigstellung: Es wird nun noch bis 2028 dauern, bevor der erste Strom durch die Erdkabel fließt.

Regelprofil: Stammstrecke 525 kV



Auf einer Stammstrecke liegen zwei Leitungspaare in parallelen Gräben

Infografik: Südlink

»Die meisten Hinweise helfen uns weiter«

Thomas Wagner ist Bürgerreferent beim Netzbetreiber Tennet. Im Interview erklärt er, wie man mit informeller Bürgerbeteiligung formale Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt und wie es mit dem Projekt Südlink vorangeht

LP Magazin: Bürgerbeteiligungen wie für Südlink und Südostlink gelten ja als notwendig, aber auch als zeitraubend. Welche Einschätzung überwiegt bei Ihnen?

Thomas Wagner: Auf jeden Fall die erste: notwendig und sinnvoll gleichermaßen. Zum einen ändert sich das Anspruchsdenken unserer Stakeholder, die mitreden wollen. Es ist aber auch für uns sinnvoll, weil wir dadurch frühzeitig Informationen bekommen, die uns in der Planung weiterhelfen.

Natürlich ist es auch anstrengend, aber in der Logik des Projekts beschleunigt unsere informelle Bürgerbeteiligung das formelle Verfahren eher. Viele Probleme lösen wir nämlich schon im informellen Verfahren und müssen sie nicht in einem aufwendigen formalen Verfahren klären. Da gibt es zig Beispiele, die unser Vorhaben berühren – einen Solarpark etwa: Mit dem können wir uns im Vorfeld abstimmen, eine Lösung finden und sparen uns Schriftverkehr über 100 Seiten.

Hinweise und Einwände sind also sogar hilfreich statt hinderlich ...

... das ist in der Tat so. Wir haben ein Web-GIS installiert, das ist ähnlich wie Google Maps, darauf kann man sich den Verlauf unserer aktuellen Planung angucken und man kann über diese Plattform Hinweise geben. Die erscheinen dann auch in dieser Karte. Es erscheint dann auch unsere Antwort darauf, wie wir gedenken, mit diesem Sachverhalt umzugehen.



Thomas Wagner ist Referent für Bürgerbeteiligung beim Netzbetreiber Tennet TSO. Das Unternehmen hatte die Stelle vor knapp neun Jahren geschaffen, um die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren im Zuge seiner Vorhaben flüssiger zu durchlaufen.

Wagner ist 38 Jahre alt, stammt aus Ingolstadt und hat in Erlangen Politikwissenschaft studiert. Seine Aufgabe ist es, früh und informell mit Bürgern in den Dialog zu treten und so seinem Unternehmen Rechtsgefechte bei der Planung zu ersparen.

Bürgerbeteiligung steht doch im Ruf, ein Forum zu sein für Streithähne und Leute, die etwas verhindern wollen, nach dem Motto »not in my backyard (Nimby)«, Stromkabel sind zwar nützlich, verlaufen sollen sie aber nicht bei mir. Wie groß ist der Anteil solcher Einwände?

Ja, die gibt es natürlich auch, da braucht man sich nichts vorzumachen. Wir versuchen aber, einen entsprechenden Rahmen zu setzen, sodass das

Ganze konstruktiv abläuft. Es erscheinen etwa in einer Bürgerinitiative auch Bürger, die womöglich nicht unmittelbar betroffen sind. Wenn man denen dann ein bisschen genauer zuhört – und das kostet manchmal viele Nerven –, dann zeigen sich doch oft handfeste Gründe dahinter, die mehr sind als ein klassisches Nimby: gesundheitliche Bedenken, umweltfachliche Dinge oder Einwände wie: Wir hatten doch erst eine Flurbereinigung, alle haben sich geeinigt nach zehn Jahren Streit, und jetzt kommt ihr und grabt wieder alles um. So was kann man schon nachvollziehen. Unterm Strich zeigt sich: 87 Prozent der Hinweise, die wir bekommen, sind planungsrelevant und helfen uns weiter.

Natürlich entspannt sich an so großen Vorhaben wie Südlink und Südostlink auch eine globale energiepolitische Diskussion: Wie sinnvoll ist der Netzausbau? Bräuchte es nicht einfach ganz andere Maßnahmen? Bei Südlink unterscheiden sie sich zudem geografisch stark. In Schleswig-Holstein und Niedersachsen drängen die Leute darauf, sagen, es muss schneller gehen, wir brauchen noch mehr Leitungen. Je weiter man dann in den Süden kommt, desto eher wird der Bedarf angezweifelt. Grundsätzlich genießen die Erdkabelprojekte mehr Akzeptanz, es gibt aber auch bei dieser Technik Bereiche, wo man den Bedarf immer wieder infrage stellt.

Das heißt, Sie leisten da auch ein bisschen Aufklärung und Bürgerbildung?



Ja, wir tragen auch Informationen aus unseren Projekten in die Öffentlichkeit und sorgen damit für ein gewisses Grundverständnis dafür, was wir leisten und an Partizipation anbieten. Mit uns kann man natürlich über die Frage, ob Bayern mehr Windräder aufstellen sollte, diskutieren. Wir vom Projekt Südlink können aber nichts daran ändern. Wir versuchen daher, aufzuklären, wie das Genehmigungsverfahren für große Leitungen wie Südlink läuft und wie man sich am besten in dieses Verfahren mit seinen Punkten einbringen kann.

In so einem Projekt mit Hunderten Mitarbeitern muss man aber auch intern aufklären: Liebe Kollegen, kuckt mal, was da von außen kommt. Das ist nicht nur Quatsch, da sind wichtige Sachen dabei. Schaut euch das an, berücksichtigt das und nehmt das ernst.

Haben Sie trotzdem Vorschläge, wo man das Verfahren straffen könnte?

Ja, etwa im Genehmigungsverfahren für die länderübergreifenden Projekte, die nach NABEG* genehmigt werden. Einzelne Schritte im Rahmen der Einreichung der Unterlagen nach § 6 NABEG – die Benennung eines Vorkorridors – sind unserer Meinung nach nicht sehr zielgerichtet und bringen für das Verfahren keine Vorteile. Das wäre sicher was, worauf man verzichten könnte.

Man könnte auch die doch sehr weit gefassten Antragskonferenzen bzw. Scoping-Termine optimieren.

Was steckt dahinter?

Das NABEG-Verfahren ist ja zweigeteilt – wie die Verfahren auf Landesebene auch – in die Bundesfachplanung und die Planfeststellung. Am Beginn des jeweiligen Verfahrensschritts reichen wir als Vorhabenträger Unterlagen ein, die dann öffentlich konsultiert wer-

Umschwenken auf eine Ökostromversorgung nicht funktionieren ...

Ja, Verfahrensbeschleunigung ist ein zentraler Aspekt. Das kann man erreichen, ohne dass die Beteiligung der Öffentlichkeit

darunter leiden muss. Ich glaube eher, dass die Beteiligung das Verfahren noch beschleunigt, wenn man das gut organisiert. Eins muss klar sein: Wenn ich zehn Jahre so ein Vorhaben plane, dann ist das eine lange Zeit. Wenn jemand dann hört: Du kannst dich beteiligen, aber dein Punkt ist erst in sieben Jahren wichtig – das können die meisten nicht nachvollziehen. Auch unter diesem Aspekt wäre ein schlankeres, schnelleres Verfahren hilfreich.

Jetzt geht es ja demnächst um die Baugenehmigung.

Haben Sie ein Gefühl dafür, wann Sie anfangen können?

Wir werden im Sommer dieses Jahres die ersten Planfeststellungsunterlagen einreichen für Teilbereiche dieses Vorhabens, und wir gehen davon aus, dass wir mit den ersten Bautätigkeiten im kommenden Jahr beginnen können. Bereits in diesen Tagen steht aber auch der Produktionsbeginn unserer Erdkabel an.

Liegen Sie insgesamt im Zeitplan?

Wir waren ja für Südlink zunächst als Freileitungsprojekt und mit anderen Zeitplänen unterwegs. Demnach hatten wir dieses Jahr in Betrieb gehen wollen. Dann kam der Wechsel zum Erdkabel, da sind wir in einer ersten Schätzung von 2025, vielleicht 2026 als Betriebsstart ausgegangen. Aber neue Erkenntnisse auch im Hinblick auf die Dauer des formalen Genehmigungsverfahrens haben uns gezwungen, das Inbetriebnahmedatum noch einmal anzupassen – 2028, das ist immer noch ambitioniert, aber realistisch.

Thomas Wagner (mit Namensschild) beim Zuhören: Hinter den meisten Einwänden der Bürger zeigen sich am Ende handfeste Gründe

den. Und auf Basis dieser öffentlichen Konsultationen verfasst die Genehmigungsbehörde Bundesnetzagentur den Untersuchungsrahmen. Diese Konsultation in Form von öffentlichen Antragskonferenzen ist im Grunde das, was bei Verfahren auf Landesebene ein Scoping-Termin wäre, zu dem die genehmigende Behörde die wichtigsten Umweltverbände und Träger öffentlicher Belange einlädt, um mit denen zu diskutieren.

Im NABEG-Verfahren sind diese Termine alle öffentlich, das heißt, bei so einem Verfahren wie dem Südlink über 700 Kilometer gibt es dann pro Landkreis eine Veranstaltung. Da reicht meist ein Tag nicht, man macht also zwei, drei Tage. Da kommt dann jeder Bürger zu der Veranstaltung, weil er denkt, es geht um was, dabei geht es nur um die Festlegung von Untersuchungsinhalten, was sehr fachlich ist. Alle, die nicht so tief im Fach drin sind, gehen dann sehr enttäuscht wieder zurück, weil sie keine Antworten bekommen.

Der Gedanke des Gesetzgebers war natürlich: mehr Öffentlichkeit, mehr Beteiligung – der Ansatz ist ja richtig, aber mit diesem Verfahrensschritt erzielt man meiner Meinung nach eher das Gegenteil.

Wenn man aber Jahre braucht für solch ein Transparenzverfahren, dann wird das mit schnellem

Standortauswahlgesetz

Klimaneutrale Fernwärme für einen Berliner Stadtbezirk

Wie das FHW Neukölln sich auf den Kohleausstieg vorbereitet

Es hatte eine Investition in eine klimafreundlichere Zukunft werden sollen, als vor Kurzem auf dem Gelände des Berliner Fernwärme-Unternehmens FHW Neukölln die Bauarbeiten an einer neuen Gasstation begannen: weniger Steinkohle, also weniger Kohlendioxid bei der Wärmeerzeugung, dafür doppelt so viel Erdgas wie bisher und ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur klimaneutralen Wärmeerzeugung. Raus aus der Steinkohle bis 2025 – so soll es laufen, wenn es nach den Planern der FHW geht.

Allerdings gibt es seit dem Einmarsch der russischen Armee in die Ukraine »gutes« und »schlechtes« Erdgas. Obwohl es ein fossiler Brennstoff ist, ist Erdgas grundsätzlich eine gute, weil klimaschonende Energiequelle. Damit lässt

sich die Zeit prima überbrücken, die es noch dauert, bis einmal sämtliche Energie aus erneuerbaren Quellen stammt. Da aber derzeit mehr als die Hälfte des in Deutschland verwendeten Erdgases aus Russland geliefert wird, ist die Versorgung mit genau dieser Hälfte höchst unsicher. Politiker und Energieeinkäufer suchen fieberhaft nach neuen, politisch und moralisch besser zu rechtfertigenden Lieferanten für Erdgas, weil Russland seinen Eroberungskrieg hauptsächlich mit den Erlösen aus Rohstoffexporten finanziert.

Für Unternehmen wie den Berliner Fernwärmeversorger FHW ist Erdgas damit auf einen Schlag ein schwer zu kalkulierender Posten: Wie sicher ist die Versorgung überhaupt? Was ist, wenn Russland die Lieferung aus politischen Gründen einstellt? Und wie teuer wird das Erdgas aus anderen Quellen, etwa aus Katar, Norwegen oder aus den USA?

»Aktuell beschäftigt uns die Gasdiskussion sehr«, sagt Barbara Meifert, die bei FHW die Unternehmenskommunikation verantwortet. »Wir sind uns der Situation bewusst und prüfen andere Szenarien. Perspektivisch haben wir mit der neuen Gasstation die Möglichkeit, auch andere gasförmige Brennstoffe zu beziehen.«

Das Unternehmen investiert gerade 70 Mio. Euro in effizientere und klimafreundlichere Wärmeerzeugung: Außer der neuen Gasstation werden verstärkt regenerative Energiequellen integriert, etwa mehr flexible Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) und ein zweiter Wasserspeicher, in dem Wärme zwischengespeichert werden kann. Das Prinzip heißt neudeutsch Power-to-Heat und steht für Wärme, die aus überschüssigem Wind- und Solarstrom erzeugt wird. Statt Windräder bei Bedarfsflauten herunterzufahren, wird ihr Strom genutzt, um Wasser zu erwärmen und die Wärme bei Bedarf ins Fernwärmenetz einzuspeisen. FHW hat bereits einen ehemaligen großen Öltank zu solch einem Warmwasserspeicher umgerüstet.

Derzeit entsteht zudem ein neues Blockheizkraftwerk mit zehn Megawatt thermischer Leistung. Es wird mit einer Großwärmepumpe kombiniert, die den Wirkungsgrad im Kraft-Wärme-Kopplungsprozess noch einmal steigert. Damit



Eva-Dorothee Leinemann,
Notarin und Fachanwältin
für Vergaberecht, Berlin



Ralf Averhaus,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Berlin



Marco Michael Hohensee,
Rechtsanwalt, Berlin



Gordon Riedel,
Rechtsanwalt, Berlin

Das Netz des Fernwärmeheizwerks Neukölln im Überblick: Auf 13,4 Quadratkilometern ballen sich 1.400 Übergabestationen. Insgesamt kommen 115 Kilometer Heizleitungen zusammen. Die eigene Heizleistung der FHW entsteht am Weigandufer, an der Übernahmestation (linker blauer Punkt) kann Fernwärme vom Kraftwerk Berlin-Mitte eingespeist werden



wird für die Fernwärme auch Abwärme nutzbar, die sonst verloren wäre. Die neuen Anlagen sollen 2023 in Betrieb gehen.

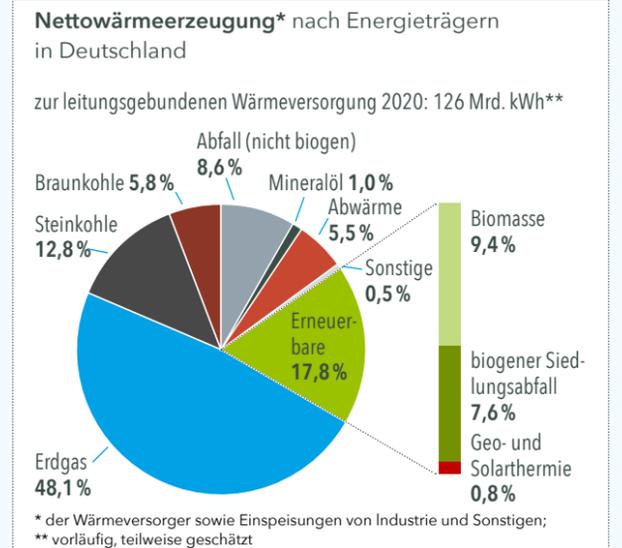
Das Berliner Fernwärme-Unternehmen ist aus einem Elektrizitätswerk hervorgegangen, das der damalige kommunale Energieversorger Bewag Anfang des vergangenen Jahrhunderts am Weigandufer errichtete und 1911 in Betrieb nahm. Schon von Beginn an wurde mit der Abwärme aus der Stromerzeugung in der Umgebung auch geheizt. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Stromerzeugung auf dem Gelände eingestellt und das Werk zu einem reinen Fernheizkraftwerk umgerüstet. Seit 1995 ist das Unternehmen komplett privatisiert und versorgt heute große Teile des Berliner Bezirks Neukölln mit Fernwärme über ein insgesamt 115 Kilometer langes Leitungsnetz.

Das FHW ist auch einer von deutschlandweit fünf Standorten des von der Bundesregierung initiierten »Reallabors Großwärmepumpe«: Die Abwärme aller fünf Blockheizkraftwerke des Unternehmens soll künftig noch wirkungsvoller genutzt werden. Unter dem Dach des Fernwärmeverbandes AGFW testen die Berliner dabei gemeinsam mit Forschungseinrichtungen und anderen Wärmeversorgern die Integration dieser neuen Technik in Fernwärmesysteme auf ihre Praxistauglichkeit.

Seit einem guten Jahr begleiten Leinemann Partner mit einem Team um Ralf Averhaus und Gordon Riedel FHW regelmäßig, vor allem bei der Gestaltung der Anlagenbauverträge. »Leinemann ist quasi unsere externe Vertragsabteilung«, erklärt Unternehmenssprecherin Meifert. »Für ein kleines Unternehmen mit nur 55 MitarbeiterInnen ist das grundlegend, um eine so umfassende Transformation zu bewältigen, wie wir sie derzeit durchmachen.«

Die Verträge müssen allerdings auch ausgeschrieben werden. So kamen zusätzlich noch Eva Leinemann

und Marco Hohensee hinzu, um die Vergabeverfahren zu begleiten. Vier Fünftel der Unternehmensaktien des FHW sind im Besitz des schwedischen Staatskonzerns Vattenfall. »Die Schweden handeln damit bei FHW zwar wie ein Privatinvestor, aber es gibt gute Gründe, bei Beteiligung von Staatsunternehmen europäisches Vergaberecht zu beachten«, erklärt Eva Leinemann. Das verlange auch die unternehmerische Sorgfaltspflicht, weil erst dann sicher ist, dass größere Aufträge etwa zum Bau von Anlagen nicht später mit Bezug aufs Vergaberecht angreifbar sind. Jetzt greifen vergabe- und vertragsrechtliche Beratung ineinander und helfen mit, das Projekt zum Erfolg zu bringen.



Krieg am Rande Europas - höhere Gewalt wirkt auf Verträge ein

Von Ralf Leinemann

Wer dachte, dass schon die Covid-19-Pandemie einen seltenen Ausnahmefall höherer Gewalt darstellte, wurde ab dem 24. Februar 2022 eines Besseren belehrt. Der für (fast) alle völlig unerwartete russische Angriff auf die Ukraine löste unvorhergesehene Konsequenzen aus. Das beispielhafte Zusammenrücken der westlichen Demokratien mündete in außerordentlich harte wirtschaftliche Sanktionen gegen Russland, deren Folgen in drastischer Weise auf dem Energie- wie dem Rohstoffmarkt zu spüren sind. Zudem fiel die Ukraine als Lieferant für viele Produkte ganz oder teilweise aus. Mit einiger Überraschung nahm die deutsche Öffentlichkeit zur Kenntnis, dass in der Ukraine beispielsweise eine sehr große Produktion von Kabelbäumen für die Autoindustrie stattfindet, deren Ausfall zu wochenlangen Stillständen in verschiedensten europäischen Automobilwerken führte.



Ralf Leinemann,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht sowie
Vergaberecht, Berlin

An die Folgen dieses Krieges für die Bauwirtschaft und die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge hat man zunächst bei der Betrachtung der Kriegsfolgen nicht gedacht. Mittlerweile haben uns diese Folgen jedoch voll erwischt und müssen auch rechtlich eingeordnet werden.

Noch ganz frisch ist die Entscheidung des BGH, worin die Covid-19-Pandemie als ein Ereignis höherer Gewalt eingestuft wird (Urt. v. 12.01.2022, XII ZR 8/21). Nun kommt schon das nächste Ereignis – ein Krieg, zwar nicht in unserem Land, aber doch so nahe, dass die Auswirkungen überall spürbar sind.

§ 313 BGB ist die entscheidende Vorschrift dafür, die Störung der Geschäftsgrundlage. Nach einem Rundschreiben des Bau- und des Verkehrsministeriums vom 25. März steht fest, dass jedenfalls der Bund die Folgen des Ukrainekriegs als Ereignis höherer Gewalt anerkennt. Höhere Gewalt ist einer der Fälle der Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB. Das heißt allerdings noch nicht automatisch, dass alle daraus resultierenden Konsequenzen vom Auftraggeber eines Bauvertrags zu tragen wären. Zunächst muss klar sein, dass die Risiken von Materialpreissteigerungen nicht von vornherein beim Auftragnehmer (im Vergabeverfahren beim Bieter) liegen.

Der Auftragnehmer eines Bauvertrags ebenso wie ein Bieter für Bauleistungen tragen das Risiko für die Beschaffungskosten der von ihm benötigten Baustoffe und Treibstoffe. Dafür werden in der Angebotsphase Lieferantenangebote mit Preisbin-

dungen eingeholt. Gewisse Schwankungen treten hier und da auf, aber im Großen und Ganzen besteht eine Kalkulierbarkeit und eine berechnete Erwartung, dass die Preise angebotener wie abgeschlossener Verträge eingehalten werden. Geschäftsgrundlage von Vergabeverfahren und abgeschlossenen Verträgen ist, dass die Preise im Angebot eines Bieters fix sind und innerhalb der Bindefrist wie auch über die Bauzeit hinweg fixiert werden können. Ist es nicht möglich, für Baustoffe verbindliche Angebote einzuholen sowie Lieferverträge darüber terminlich und preislich verbindlich abzuschließen, ist die Geschäftsgrundlage gestört. Wenn ein Bieter für sein Angebot keine Preissicherheit erzielen kann, müsste er ein ungewöhnliches Wagnis entgegen § 7 EU Abs. 1 Nr. 3 VOB/A übernehmen. Das ist gerade kein Auftragnehmer-Risiko. So weit kann also auch eine vertragstypische Risikoübernahme nicht gehen.

Die Berufung auf höhere Gewalt ist auch möglich, wenn ein Krieg nicht mit bewaffneten Handlungen unmittelbar auf Deutschland übergreift, aber seine Auswirkungen hier unmittelbar spürbar werden, obwohl er in erheblicher Entfernung stattfindet. Das war z. B. auch nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull der Fall, als Flugverbote zahlreiche Flüge ausfallen ließen (BGH, Urt. v. 18.12.2012, X ZR 2/12). Es sind die Folgen einer höheren Gewalt, die zu einer Störung der Geschäftsgrundlage führen.

Im abgeschlossenen Vertrag besteht ein Anspruch des Auftragneh-



Asphaltmischanlage: die kurzfristige Verdoppelung der Bitumenpreise schlägt voll auf den Asphaltpreis durch

mers auf Bauzeitverlängerung nach § 6 Abs. 2 Nr. 1 c VOB/B. Mehrvergütungsansprüche bestehen jedoch deswegen noch nicht, denn der Auftraggeber hat weder Anordnungen getroffen noch das einwirkende Ereignis zu vertreten. Im Vergabeverfahren ist es schon schwieriger: Hier legt der Auftraggeber die Fristen fest. Bestehen die Auswirkungen höherer Gewalt nach Vertragsschluss fort, wird auch hier eine Bauzeitverlängerung greifen. Fristen im Vergabeverfahren sollten verlängert werden, ein Zwang wird jedoch nur schwer geltend zu machen sein, es sei denn, ein ungewöhnliches Wagnis entstände aus zu kurzen Fristen.

Um die Thematik ungewisser Preisbindungen mit Lieferanten aufzunehmen, hat der Bund durch Rundschreiben des Bauministeriums vom 25.03.2022 verfügt, dass für Stahl, Aluminium, Kupfer, Erdölprodukte, Epoxidharze, Zementprodukte, Holz und gusseiserne Rohre bei noch laufenden Vergabeverfahren eine Preisgleitung gemäß Formblatt 225 des VHB Bund vereinbart werden soll. Das hilft leider kaum zur besseren Kalkulierbarkeit der Angebotspreise. Die Index-Mechanik dieser Preisgleitklausel ist untauglich für schnelle und drastische Preisschwankungen. Hier müssen die Bieter im Einzelfall prüfen, ob sie mit solchen Klauseln leben können. Gegebenenfalls muss eine Vergaberüge ausgebracht werden. Bieter können sich vor Zuschlag eventuell darauf berufen, dass ein bereits abgegebener Angebotspreis nicht mehr auskömmlich ist. Dann wäre nach § 16d EU Abs. 1 Nr. 2 VOB/A eine erneute Prüfung

der Auskömmlichkeit durchzuführen. Entsprechendes gilt, wenn keine Liefertermine mehr fest zugesagt werden. Und: Nach dem BGH-Urteil vom 11.11.2014, X ZR 32/14, darf ein Bieter nicht in den Abschluss eines Vertrags gezwungen werden, bei dem er schwere Verluste erleiden wird und dies der Vergabestelle bekannt ist. Man sollte also immer miteinander sprechen und die Dinge offenlegen.

Wesentlich schwieriger ist die Situation, wenn der Vertrag bereits abgeschlossen ist. Selbst wenn feststeht, dass die Geschäftsgrundlage gestört ist, muss das Festhalten am Vertrag zudem unzumutbar sein. Im Rundschreiben des Bundes vom 25.03.2022 sieht man eine Unzumutbarkeit erst dann, wenn die Preissteigerung 10-30 %, also gemittelt mindestens 15 Prozent des Auftragswerts ausmacht. Und selbst dann will der Bund maximal die Hälfte der nachgewiesenen Mehrkosten übernehmen. Das ist für Bauunternehmen nur schwer zu akzeptieren, kalkulieren sie doch im Regelfall nur 3-4 % Gewinn.

Feste Zumutbarkeitsschwellen wendet die Rechtsprechung aber mittlerweile nicht mehr an. Im wegweisenden »Estrich-Urteil« von 2011 hat der BGH konkret für einen Bauvertrag anerkannt, dass die extrem niedrigen Margen der Bau-Auftragnehmer ein wichtiger Maßstab für die Beurteilung der Unzumutbarkeit eines Festhaltens am Preis sein müssen. Es kommt nach BGH darauf an, »dass das finanzielle Gesamtergebnis des Vertrages nicht nur den zu erwartenden Gewinn des Auftragnehmers aufzehrt, sondern

auch zu Verlusten führt (vgl. BGH, Urteil vom 23. 01. 2003 – VII ZR 210/01, BGHZ 153, 311, 324 f.)«. Dann ist das Festhalten an der Preisvereinbarung »häufig nicht mehr zumutbar« (BGH, Urteil vom 30.06.2011, VII ZR 13/10, Rn. 30). Im konkreten Fall lag der durch die Störung der Geschäftsgrundlage verursachte Preisanstieg noch unter zehn Prozent des Gesamt-Vertragspreises. Es ist auch nicht durch Gerichtsentscheidungen belegbar, dass der Auftraggeber – wie der Bund und die Deutsche Bahn meinen – maximal 40-50 % der Mehrkosten trägt und der Rest dem Auftragnehmer zur Last fällt. Hier muss auf die konkrete Situation abgestellt werden, eine feste Formel gibt es schlicht nicht. Vielfach ist die Hälfte eben doch zu wenig.

Leinemann Partner haben schon kurz nach Beginn des Ukrainekriegs am 07.03.2022 ein ausführliches Rechtsgutachten erstellt, das unter anderem durch die Bauindustrieverbände eine weite Verbreitung gefunden hat. Juristisch liegt eine fordernde Aufgabe vor uns, zumal sich die Kriegssituation auf die Vertragsparteien sehr konkret monetär und zum Teil auch bedrohlich auswirkt. Vertragsparteien sind daher gut beraten, alle Probleme schnell auf den Tisch zu legen und gemeinsam Lösungen zu finden, die ein schnelles Weiterbauen möglich machen. Im Baurecht nennen wir das Kooperationspflicht. Für den Auftraggeber gilt es, Verzögerungen zu verhindern, die unweigerlich entstehen, weil die höhere Gewalt nach § 6 Abs. 2 Nr. 1 c VOB/B zur Bauzeitverlängerung, vielleicht gar zu Stillstand führt. Auftragnehmer sollten ihre Einkaufsmöglichkeiten offenlegen und gegebenenfalls in Absprache mit dem Bauherrn Einkaufsentscheidungen verschieben, um möglicherweise auch kurzfristig eintretende Preissenkungen mitnehmen zu können oder Vorabkäufe von Material abzustimmen. Es gibt eben mehr Möglichkeiten, die Probleme zu lindern, als nur über eine Preisanpassung zu verhandeln. Ein vertrauensvoller und kooperativer Umgang miteinander wird sicher die beste Methode sein, um mit den Folgen des Ukrainekriegs umzugehen.

Das Testament: eine ganz private Angelegenheit

Von Eva-Dorothee Leinemann

Braucht man eigentlich ein Testament? Im Prinzip nein, denn unser BGB regelt in einem großen Abschnitt auch das gesamte Recht des Erbens und Vererbens. Dem Gesetz ist es allerdings gleichgültig, welches persönliche Verhältnis der/die Verstorbene zu den (gesetzlichen) Erben tatsächlich hatte. Steuerliche Aspekte bleiben sowieso unberücksichtigt. Ein Testament kann hier bestimmte Regelungen treffen: die gesetzliche Erbfolge sogar abbedingen, einzelne Erben besser oder schlechter stellen, Auflagen erteilen, Minderjährige schützen, Vermächtnisse aussetzen usw. Nach Beratung durch die Notarin und die Steuerberaterin kann eine geschickte Testamentsgestaltung auch die Erbschaftssteuer deutlich reduzieren.

In Deutschland ist es allerdings nicht so, wie es in manchen amerikanischen Filmen gezeigt wird, wo ohne Weiteres Kinder ersatzlos enterbt werden können. Auch dem Beispiel von Karl Lagerfeld, Vermögen an ein Haustier zu vererben, kann man in Deutschland nicht folgen, denn Tiere können bei uns nicht erben. Die sogenannten gesetzlichen Erben sind vor allem überlebende Ehegatten und Kinder; wenn beide nicht mehr leben, dann Enkel. Wenn es keine Enkel gibt, dann Eltern oder Geschwister des Verstorbenen.

Der verbreitete Glaube, dass der Ehegatte eines Verstorbenen alles erbt, ist falsch. Der überlebende Ehegatte erbt von Gesetzes wegen nur zwischen einem Viertel und der Hälfte (je nach ehelichem Güterstand). Er wird nur dann Alleinerbe, wenn es weder Kinder, Enkel, Eltern oder Geschwister des Verstorbenen gibt. Ist die Ehe allerdings zum Todeszeitpunkt geschieden oder die Scheidung fest vereinbart, erbt der geschiedene (ehemalige) Ehegatte nichts mehr. Deswegen ist eine Trennungssituation zwischen Paaren immer ein wichtiger Grund, um über ein Testament nachzudenken. Übrigens sind adoptierte Kinder den leiblichen Kindern beim Erbrecht gleichgestellt.

Das berühmte »Berliner Testament«, das Ehegatten gemeinsam aufsetzen müssen, sieht vor, dass zunächst der überlebende Ehegatte alles erbt und erst danach die Kinder die Erbschaft antreten. Dieses Testament funktioniert aber nur, wenn die Kinder es auch akzeptieren. Denn wenn ein Elternteil stirbt, kann das Kind seinen sogenannten Pflichtteil am Erbe stets ausgezahlt verlangen. Der Pflichtteil beläuft sich auf die Hälfte des Wertes des gesetzlichen Erbteils. Nach dem Gesetz erben die Kinder eines Erblassers die Hälfte, bei zwei Kindern also jedes ein Viertel. Haben die Eltern ein Berliner Testament gemacht und verlangt ein Kind dennoch nach Tod eines Elternteils seinen Pflichtteil, erhielte es in diesem Fall ein Achtel, obwohl das Testament anderes regelt, denn der Pflichtteil kann auch durch ein Testament nicht ausgeschlossen werden. Deswegen sollten Eltern ein Berliner Testament am besten mit ihren Kindern besprechen. Meist sind diese einverstanden, weil sie dann nach Tod des zweiten Elternteils das gesamte Erbe beider Eltern erhalten. Es dauert nur noch etwas länger, bis das Erbe anfällt. Wer sicher sein will, vereinbart mit seinem Kind einen Pflichtteilsverzicht.

Um die vielen kleinen Fallstricke beim Aufsetzen eines Testaments zu vermeiden, ist der Gang zur Notarin empfehlenswert. Ein einfaches Berliner Testament kann man aber auch selbst aufsetzen. Dazu Notarin Dr. Eva-Dorothee Leinemann: »Man darf nur nicht den Fehler machen, auf seinem Notebook den letzten Willen herunterzuschreiben und dann nur eine Unterschrift darunter zu setzen. Das privatschriftliche, nicht notarielle Testament kann allein und ohne Zeugen aufgesetzt werden, muss aber vollständig handschriftlich niedergeschrieben und selbst unterzeichnet werden, sonst ist es unwirksam.«

Wird das Testament durch eine Notarin aufgesetzt, hat dies für die Erben den Vorteil, dass meist gar kein Erbschein mehr erforderlich ist, um das Erbe



Eva-Dorothee Leinemann,
Notarin und Fachanwältin für Vergaberecht, Berlin

anzutreten. Damit entfällt die oft monatelange Wartezeit, bis sich die Erben durch Vorlage des Erbscheins zum Beispiel gegenüber den Banken legitimieren können. Allein durch Vorlage der Sterbeurkunde ist man nämlich noch nicht befugt, über Gegenstände aus der Erbschaft zu verfügen.

Das eigenhändige Testament unterliegt manchmal der Gefahr, nicht mehr auffindbar zu sein. Es besteht die Möglichkeit, das eigenhändige Testament dem Nachlassgericht direkt oder der Notarin zur Hinterlegung beim Nachlassgericht zu übergeben. Beide lassen die Existenz des Testaments beim Zentralen Testamentsregister registrieren. Über die Standesämter erfährt das Testamentsregister vom Ableben und informiert das Nachlassgericht. Das Zentrale Testamentsregister gibt potenziellen oder vermeintlichen Erben keine Auskunft.

Besonders wichtig sind Testamente bei nicht eingetragenen Lebenspartnerschaften, überschuldeten potenziellen Erben, getrennt lebenden, aber nicht geschiedenen Eheleuten, bei mehreren Kindern aus verschiedenen Ehen und wenn die Sorge besteht, dass der Erblasser verstirbt, bevor die Kinder volljährig sind, weil dann ein Testamentsvollstrecker einzusetzen wäre. Erst recht wird eine umfangreiche Nachlassplanung erforderlich, wenn größere Vermögenswerte oder Unternehmensanteile vererbt werden. Hier sollte man nichts dem Zufall überlassen und notarielle Unterstützung in Anspruch nehmen. Näheres unter www.leinemann-notariat.de

Volkswagen

Neuer Elektro-VW Trinity entsteht in eigenem Werk

Produktionsstart ist 2026. Leinemann Partner begleiten Genehmigung, Planung und Bau

Bei Volkswagen ist Elektromobilität das Gebot der Stunde. Der gesamte Konzern mit allen Marken wird mittelfristig auf die Produktion rein elektrisch betriebener Fahrzeuge umgebaut. Eines der künftigen neuen Fahrzeugmodelle heißt »Trinity«. Seit der VW-Aufsichtsratsitzung vom 4. März 2022 steht fest, dass für dieses neue Modell auch ein neues Werk gebaut wird. Es wird die außergewöhnliche Summe von rund 2 Mrd. Euro verschlingen und im Wolfsburger Stadtteil Warmenau entstehen, in direkter Nachbarschaft zum Stammwerk.

Der Projektname »Trinity« deutet auf die drei entscheidenden Merkmale hin, die das Unternehmen mit dem Gesamtprojekt verbindet: eine neu entwickelte Elektro-Plattform (SSP) mit modernster Software, die Vereinfachung der Angebotsstruktur und eine voll vernetzte und intelligente Produktion. Mit Trinity wird Volkswagen die Automobilentwicklung auf ein neues Niveau heben. Die neue Produktionsweise soll für alle weiteren Volkswagen-Werke zum Vorbild werden.

Die rasante Geschwindigkeit, mit der das Projekt angestoßen wurde, erforderte den vollen Einsatz aller technischer Einheiten sowie des Teams aus dem Volkswagen-Konzern-Rechtswesen. Schon früh entschied man sich bei VW dazu, auch die von vorherigen Projekten bekannte Kompetenz von Leinemann Partner Rechtsanwälte für die rechtliche Begleitung hinzuzuziehen. Dabei kam dem öffentlich-rechtlichen Team mit Christoph Conrad und Ka-

tharina Molitor eine Schlüsselrolle zu. Innerhalb weniger Monate mussten vier mögliche Standorte raumordnungs-, planungs- und genehmigungsrechtlich untersucht und die Anforderungen und Möglichkeiten mit den zuständigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften erörtert und abgeklärt werden. Hier bewährte sich auch eine enge Zusammenarbeit mit Rechtsanwältin Claudia Schoppen von der Kanzlei Aulinger aus Bochum.

Nach der Standortentscheidung geht es für das Leinemann-Team gleich weiter: In den nächsten Monaten müssen alle öffentlich-rechtlichen Themen bearbeitet werden, die mit der Genehmigung des neuen Werksstandorts zusammenhängen. Volkswagen-Konzernjurist Christopher Baas freut sich mit dem ganzen Team über die reibungslose Zusammenarbeit: »Gerade wenn der Zeitdruck sich maximiert, ist es gut zu wissen, dass die beratenden Anwälte/innen wissen und verstehen, dass Praxis- und Zielorientierung über den rechtlichen Zusammenhängen nicht zurückstehen können. Diese Teamleistung ist uns hier sehr gut gelungen.«

Fast zeitgleich mit der Standortentscheidung fand Volkswagen ein Planungsbüro, das für die Generalplanung gewonnen werden konnte. Ein Team um Ralf Averhaus und Armin Preussler arbeitete dafür die Vertragsgrundlagen aus und begleitete die Verhandlungen mit den Bietern bis zum Zuschlag. Weil das alles parallel zur Standortauswahl stattfand, mussten bis zur Standortentscheidung auch die Generalplanerverträge für die verschiedenen Gelände erstellt und verhandelt werden, die zur Auswahl standen.

Leinemann Partner werden auch alle weiteren Schritte des Werksneubaus begleiten. »Wir haben die Vorbereitung dieses Großprojekts gestemmt und freuen uns nun auf die Umsetzung des Werksneubaus«, sagt Ralf Leinemann. »Nur durch eine enge Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen bei Volkswagen konnten die Vielzahl von Themen und die parallelen Verhandlungen innerhalb weniger Wochen bewältigt werden.«



Armin Preussler, Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht sowie Vergaberecht, Berlin

Foto: Leinemann Partner



Bislang ist der Neue nur ein Schatten, denn beim VW Trinity lässt der Konzern sich noch nicht in die Karten blicken

VW-Stammwerk in Wolfsburg: das neue Trinity-Werk entsteht ganz in der Nähe



Fotos: Volkswagen AG

Industriebrache wird umweltfreundliches Wohngebiet

Im Berliner Stadtteil Karlshorst veredelt das Immobilien- und Projektentwicklungsunternehmen WvM eine Industriebrache an der Zwieseler Straße mit neuen Wohnungen. Mit der rechtlichen Begleitung von Leinemann-Partner Marc Steffen und seinem Team entstehen bis zum Jahr 2025 insgesamt 15 Häuser mit rund 300 Wohnungen



So sollen die Innenhöfe an der **Zwieseler Straße** bald schon aussehen: mal Flachdach, mal Walmdach, viel Grün und lebendige Fassaden

Das gesamte Gelände umfasst 22.330 Quadratmeter, das entspricht etwa drei bundesligatauglichen Fußballfeldern. Einige alte Hallen auf dem Gelände sind vor Kurzem abgerissen worden. »Wir werden ab Januar 2023 mit dem Bauen beginnen«, sagt René Warzecha, Geschäftsführer der WvM Berlin. Wenn alles fertig ist, werden sich 15 Häuser um einen geschützten und begrünten Innenhof reihen und rund 100 Mio. Euro investiert sein. Mit dabei: eine Kindertagesstätte mit etwa 50 Plätzen und eine Tiefgarage für rund 120 Fahrzeuge. Das städtebauliche Konzept stammt vom Büro Nöfer Architekten. Sie inszenieren ein Wechselspiel von Walm- und Flachdächern auf unterschiedlich hohen Gebäuden, wodurch das Ensemble lebendig erscheint und sich abhebt von einerlei üblicher Wohnsiedlungen.

Begrünte Dächer, Vorrichtungen für Ladestationen in der Tiefgarage und die Energieversorgung mit Naturstrom gehören zum umweltfreundlichen Konzept, das der Bauträger bei allen seinen Projekten ver-



Marc Steffen,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Berlin

folgt. »Das Thema Nachhaltigkeit steht bei uns im Fokus«, betont Warzecha. »In Köln experimentieren wir derzeit mit einem Wärmetauscher im Kanal, um die Abwärme dort zu nutzen«, erklärt er. Abwasser aus Badewannen, Duschen, Wasch- und Spülmaschinen ist ja meist sehr warm. Diese Energie soll nicht einfach im Kanal verfliegen, sondern zurückgewonnen werden, etwa um Gebäude zu heizen und dabei Strom, Öl und Gas zu sparen.

Zum nachhaltigen Konzept gehört auch die Kooperation mit der Naturstrom AG, einem renommierten Ökostrom-Anbieter, mit dem WvM ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet hat. Ziel ist es, Wohngebäude möglichst klimaneutral mit Energie zu versorgen. In den Gebäuden in Karlshorst stellt Naturstrom die Heizungsanlage und liefert den Energieträger, überwiegend Biogas.

Leinemann Partner standen dem Bauherrn bereits bei der Ausarbeitung und Verhandlung des Architektenvertrags beratend zur Seite. Darüber hinaus wurde der Vertrag zur Phase vor Baubeginn mit einem potenziellen Generalunternehmer erstellt, verhandelt und letztlich auch erfolgreich abgeschlossen. Ziel der Vereinbarung ist die Optimierung der gemeinsamen Planung und die Beauftragung des Bauunternehmens als Generalunternehmer für die weitere Bauphase. Leinemann Partner werden auch für diese Phase den Generalunternehmervertrag gestalten und die WvM baubegleitend beraten. Alle Beteiligten freuen sich darauf, das Projekt wachsen zu sehen.

Neues Geld für Krankenhäuser gekonnt ausgeben

Bund und Länder haben eine massive Finanzspritze für die deutschen Kliniken bereitgestellt. Ein wesentlicher Teil davon soll in deren Digitalisierung fließen. Das klingt im Großen erfreulich, birgt im Detail aber so manche vergabe- und förderrechtliche Falle. Leinemann Partner helfen mit, dass die Fördermittel vergabe-rechtskonform verwendet werden

Seit Oktober 2020 gilt in Deutschland das »Gesetz für ein Zukunftsprogramm Krankenhäuser« (Krankenhauszukunftsgesetz). Dazu gehört ein Krankenhauszukunftsfonds mit insgesamt etwa 4,3 Mrd. Euro Kapital, aus dem Krankenhäuser Zuschüsse für wichtige Investitionen erhalten können.

Eigentlich ist die Krankenhausfinanzierung in Deutschland Ländersache. Allerdings sind die Bundesländer seit den 90er-Jahren in notorischer Finanznot, sodass viele Krankenhäuser ihre Investitionen immer wieder aufschieben mussten. Die Covid-19-Pandemie hat den Rückstand und den Investitionsbedarf noch einmal deutlich werden lassen und noch die alte Bundesregierung dazu veranlasst, 3 Mrd. Euro aus Bundesmitteln bereitzustellen. Weitere 1,3 Mrd. Euro steuern die Länder bei.

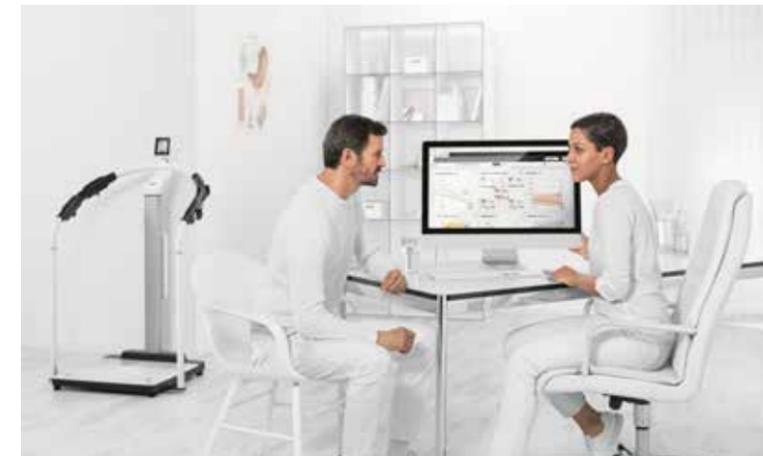
Übergeordnetes Förderziel sind modernere und besser ausgestattete Krankenhäuser. Konkret bedeutet dies: stärkere Digitalisierung, Verbesserung der medizinischen Versorgung, Wahrung der Souveränität und Selbstbestimmung von Patientinnen und Patienten, Sicherung der Versorgungsqualität auf lange Sicht sowie bessere Bedingungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Krankenhäuser.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Berlin



Tolga Ünal,
Rechtsanwalt, Berlin



Die IT in Krankenhäusern muss vielerorts modernisiert werden. Dafür gibt es Zuschüsse vom Bund

Fördermittelempfänger sind Krankenhäuser und Hochschulkliniken. Die dem Programm zugrunde liegende Förderrichtlinie listet insgesamt elf Fördertatbestände auf, darunter Investitionen in die Notaufnahme, in digitale Patientenportale, in Nachweissysteme über die Versorgung mit Krankbetten, in IT- und Cybersicherheit sowie in die Anpassung von Krankenzimmern an die Erfordernisse bei Pandemien. Mindestens 15 Prozent der jeweils beantragten Fördermittel sind für Maßnahmen zur Verbesserung der Informationssicherheit zu verwenden, sodass alle geförderten Maßnahmen von Beginn an den Anforderungen und Standards der IT- und Cybersicherheit entsprechen.

Das Berliner Leinemann-Büro unterstützt einen im fast gesamten Bundesgebiet tätigen großen Konzern aus dem Bereich der Gesundheitsversorgung bei der Umsetzung diverser, zum Teil sehr umfangreicher IT-Projekte. Dabei liegt der Schwerpunkt der rechtlichen Beratung und Begleitung auf dem Förder- und dem Vergaberecht sowie auf komplexen Fragen der Vertragsgestaltung im nationalen wie auch europäischen Vergaberecht. Besonders knifflig ist es, die IT-Anforderungen der Projekte in Einklang mit den förder- und vergaberechtlichen Vorschriften zu bringen. Wie immer bei öffentlich geförderten Maßnahmen kommt es auch hier darauf an, vor allem bei der Beschaffung alle vorgegebenen wettbewerblichen Grundsätze zu beachten, denn sonst droht die Rückforderung. Da ist anwaltlicher Rat sinnvoll, zumal Leinemann Partner eine langjährige, große Expertise im Bereich der Beschaffung von Krankenhäusern haben.

Jobbike

Zum Lohn ein Fahrrad

Wie das Klinikum Bayreuth es seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erleichtert, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen



Das Dienstrad gehört am Bayreuther Klinikum dazu, samt App, über die die Mitarbeiter passende Händler finden

Fahrradfahren ist gut – sowohl für die eigene Fitness als auch für die Umwelt. Wer damit zur Arbeit fährt, braucht außerdem weder Stau und Parkplatzmangel zu fürchten. Das Fahrrad ist so Teil einer modernen Mobilität, als Beitrag zum Gesundheitsmanagement und aktivem Umweltschutz.

Ein neues, frisches Erfolgsrezept ist das Dienstfahrradleasing mit Entgeltumwandlung: Der Tarifvertrag Fahrradleasing schafft seit Oktober 2020 die Grundlage dafür, dass rund 1,5 Millionen Beschäftigte im öffentlichen Dienst einen Teil ihres Bruttogehalts in Leasing eines Fahrrads umwandeln können. Die Raten für Leasing und Versicherung werden vom monatlichen Entgelt abgezogen und damit in einen Sachwert umgewandelt. Hierdurch entsteht ein Steuervorteil, da der »Sachlohn« für die Überlassung des Dienstfahrrads nicht mit der kompletten Leasingrate zu versteuern ist, sondern pauschal über die sogenannte Dienstwagen-Regelung abgerechnet wird. Mit der Umwandlung des monatlichen Bruttogehalts sinkt nämlich die Berechnungsbasis für die Lohn- und Sozialversicherungssteuer. Der Arbeitgeber kann das Leasingfahrrad bezuschussen, indem er einen Teil der Raten übernimmt. Er kann diesen Aufwand als Betriebskosten geltend machen.

Am Klinikum Bayreuth war man von dieser Möglichkeit gleich angetan und hielt es für eine zukunftsgerichtete Aktivität, für die umweltliebenden Mitarbeitenden (aber auch alle anderen) eine bestmögliche Unterstützung dafür anzubieten, dass sie einen Anreiz haben, von anderen Verkehrsmitteln zum Fahrrad zu wechseln.

Das Klinikum Bayreuth erfüllt mit 27 Fachkliniken und mehr als 3.000 Mitarbeitenden den Standard der Maximalversorgung und ist der führende Medizin-Dienstleister in der Region. Es ist gleichzeitig eine begehrte überregionale Anlaufstelle für Patientinnen und Patienten, die auf besonders hochwertige Versorgung Wert legen. Das Klinikum ist akademisches Lehrkrankenhaus der Universität Erlangen-Nürnberg und behandelt jährlich etwa 110.000 Patientinnen und Patienten.

Dem Klinikum war es besonders wichtig, beim Thema Dienstfahrrad auch die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen, um den Verwaltungsaufwand zu reduzieren und den Mitarbeitenden maximalen Komfort bieten zu können: »Unsere Mitarbeitenden sollen sich online, ob auf dem Smartphone oder am Desktop einen lokalen Händler herausuchen können, der das gewünschte Fahrrad für sie bereithält«, erklärt Petra Haackert, Personaldirektorin des Klinikums Bayreuth.

Nach bereits mehrfacher erfolgreicher vergaberechtlicher Zusammenarbeit beauftragte das Klinikum Leinemann Partner mit der Betreuung des Vergabeverfahrens. Marco Hohensee und Timm Schoof vom Berliner Büro führten das Verhandlungsverfahren mit den Bietern durch. In dem darauf ausgerichteten Wettbewerb hat sich der Anbieter Deutsche Dienstrad durchgesetzt, ein Familienunternehmen aus Schweinfurt. Das Unternehmen hat sich vollständig innovativen Mobilitätslösungen verschrieben. Damit geht es jetzt auch in Bayreuth los.



Eva-Dorothee Leinemann,
Notarin und Fachanwältin
für Vergaberecht, Berlin



Marco Michael Hohensee,
Rechtsanwalt, Berlin

Klinikneubau

Göttinger Uniklinik erhält zeitgemäßen Neubau

Die jetzigen Gebäude sind veraltet. Eine eigens gegründete Baugesellschaft organisiert die Errichtung

Die Universitätsklinik Göttingen bekommt nach Jahren der Planung bald einen ersten von drei Neubauten: Für rund 425 Mio. Euro wird der Kern der Krankenversorgung erneuert, nämlich das operative Zentrum sowie das Herz-, Neuro- und Notfallzentrum.

Von der Vergabe über die Bauberatung bis zur Baubegleitung dabei ist ein standortübergreifendes Leinemann-Team um Bastian Haverland aus Hamburg und Jarl-Hendrik Kues aus Frankfurt. Von dort verstärken außerdem Jonas Deppenkämper sowie aus Hamburg Andreas Rosenauer und Kai Linnemannstons die Mannschaft für das Göttinger Bauprojekt.

Dabei ist der sportlich anmutende Begriff »Mannschaft« hier durchaus gerechtfertigt, denn die Anforderungen waren auch sportlich: Um das Mandat zu erhalten, setzte sich das Team zunächst in einem Wettbewerb (sog. Pitch) durch. Dann ging es gleich los, denn das Projekt stellte außergewöhnlich kurze Fristen, sodass ein ganzer Schwung an Leistungen im Höchsttempo zu erbringen war. »Das kann nur eine Kanzlei leisten, die mit einem breit aufgestellten Expertenteam auftritt, das sogar auf mehrere Standorte zurückgreifen kann. Wir zeigen damit eine neue Leistungsstufe«, erklärt Bastian Haverland.

Die jetzige Göttinger Universitätsklinik ist ein Schätzchen aus den Siebziger und wird den heutigen Anforderungen an eine moderne Forschungsklinik schon seit längerem nicht mehr gerecht. Das Land Niedersachsen hat für



Das neue Universitätsklinikum in Göttingen als Computerzeichnung

solche Fälle im Jahr 2017 ein kreditfinanziertes Sondervermögen von rund 2,1 Mrd. Euro geschaffen, mit dessen Hilfe der Investitionsrückstand bei niedersächsischen Universitätskliniken gelindert werden soll. Aus diesem Sondervermögen wird auch der Göttinger Neubau bezuschusst.

Die Universitätsmedizin Göttingen (UMG) ist ein Krankenhausträger mit 61 Kliniken, Instituten und Abteilungen sowie 1.450 Betten. Rund 290.000 Patientinnen und Patienten werden hier Jahr für Jahr behandelt, davon 225.000 ambulant. Zusammen mit der Dachgesellschaft Bauvorhaben Hochschulmedizin Niedersachsen (DBHN) hat die UMG eigens eine Baugesellschaft gegründet, die BauG UMG. Sie ist seit gut einem Jahr operativ und übernimmt für die Errichtung der klinischen Neubauprojekte die Verantwortung.

Auf den bevorstehenden Neubau des Klinik-Kerns sollen später eine neue Kinder- und Intensivklinik folgen sowie in einer dritten Baustufe ein neues Diagnostikzentrum.



Bastian Haverland,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht sowie
Vergaberecht, Hamburg



Jarl-Hendrik Kues,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht sowie
Vergaberecht, Frankfurt am
Main

Neue Fachleute für die Endlager-Suche

Welches Gestein, welche Region, welcher Standort taugt? Die Suche nach einem Endlager für Atommüll ist eine Sisyphusaufgabe. Leinemann Partner helfen dabei, hochkarätige Fachleute einzubinden

Angesichts der nuklearen Katastrophe im japanischen Fukushima entschied die damalige Bundesregierung 2011, in Deutschland nach und nach auf die Kernenergie bei der Stromerzeugung zu verzichten. Nach aktueller Planung sollte der Atomausstieg Ende 2022 abgeschlossen sein. Allerdings werden derzeit wegen des Kriegs in der Ukraine Stimmen laut, die Laufzeit der verbliebenen Atomkraftwerke zu verlängern, um Zeit dafür zu gewinnen, Deutschland aus der Abhängigkeit von russischem Gas und Öl zu führen. Selbst wenn es so käme, müsste gleichwohl sichergestellt sein, dass es ein Endlager für radioaktives Material in Deutschland gibt.

Zu lösen ist die Aufgabe, hoch radioaktive Abfallstoffe aus den Atomkraftwerken auf etwa eine Million Jahre sicher zu lagern. Seit Sommer 2013 gilt hierzu das Standortauswahlgesetz, in dem ein dreiphasiges Verfahren zur Auswahl eines geeigneten Standorts für ein Atommüll-Endlager festgelegt ist.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Berlin



Daniel Lucas Orf,
Rechtsanwalt, Berlin

Dieses Auswahlverfahren liegt in Händen der Bundesgesellschaft für Endlagerung (BGE). Beaufsichtigt, begleitet und unterstützt wird sie vom Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE). Die erste Phase des Auswahlverfahrens besteht darin, Teilgebiete zu ermitteln, die günstige geologische Voraussetzungen für eine sichere Endlagerung radioaktiver Abfälle erwarten lassen. In diesen Teilgebieten werden anschließend Regionen bestimmt, die zunächst oberirdisch genauer erkundet werden.

Mittlerweile hat die BGE rund 90 solcher Teilgebiete in Deutschland gefunden, die zusammen allerdings mehr als die Hälfte des Bundesgebiets umfassen. Hier muss eine nähere Eingrenzung erfolgen. Momentan läuft das Verfahren, an dessen Ende jene Regionen feststehen, die sodann oberirdisch untersucht werden sollen. Die Ergebnisse dieser Erkundungen werden die Grundlage für die Entscheidung, wo unterirdisch weitergeforscht werden soll. Dafür würden dann Bergwerke eröffnet, um ein noch genaueres Bild vom Untergrund zu vermitteln. Die Bergwerk-Phase ist zugleich die zweite Phase des Standortauswahlverfahrens. Im Gesetz sind mindestens zwei solcher Erkundungsbergwerke vorgeschrieben.

In der letzten Phase werden die unterirdisch erkundeten Standorte dann verglichen. Daraus soll sich dann ein Vorschlag für einen Endlagerstandort an den Bundestag ergeben. Die Abgeordneten werden darüber entscheiden und per Bundesgesetz einen Endlagerstandort festlegen. Wenn alles nach diesem gesetzlichen Fahrplan läuft, findet die entscheidende Abstimmung im Jahr 2031 statt.

Die Fachleute des Bundesamts legen im Zuge des Verfahrens insbesondere fest, welche Erkundungsprogramme und Prüfkriterien angewendet werden. Außerdem prüfen sie die Vorschläge der BGE, geben Empfehlungen, überwachen den Vollzug des Standortauswahlverfahrens und informieren die Öffentlichkeit. Dieses überaus anspruchsvolle Verfahren erfordert versierte Gutachter und Experten, die das BASE derzeit sucht, um sie als Vertragspartner in das



Radioaktivität in der Lebenssphäre von Mensch und Tier – genau das soll ein sicheres Endlager auf lange Zeit verhindern

laufende Standortauswahlverfahren einzubinden. Dabei geht es um geophysikalische, strukturgeologische und hydrogeologische Themenkomplexe sowie um Fragen zu den verschiedenen Wirtsgesteinen – Steinsalz, Tongestein und Kristallin. Leinemann Partner Berlin sind mit der vergaberechtlichen Begleitung der Beschaffung dieser wichtigen Unterstützungsleistungen von BASE beauftragt worden.

Schon die Planung der Ausschreibungsunterlagen war eine knifflige Angelegenheit, denn die Rahmenbedingungen für die spätere Vergabe der Einzelaufträge mussten

nach spontanen, ad hoc und mittelfristig planbaren Leistungen unterschieden werden. Ad-hoc-Leistungen werden nach bereits feststehenden Bedingungen vergeben, etwa nach auftragsbezogener persönlicher Erfahrung und Preis. Übrige Leistungen werden hingegen erst nach Durchführung eines Mini-Wettbewerbs vergeben. Angesichts des ohnehin langwierigen und komplexen Auswahlverfahrens wären Vergabefehler sehr kritisch. Das Leinemann-Beratungsteam um Thomas Kirch hat also eine nicht zu unterschätzende Aufgabe.

Wasserbau

Bäume gegen Breite

Seit Ende vergangenen Jahres ist der Sacrow-Paretzer Kanal eine ordentliche europäische Wasserstraße. Dafür war jedoch ein Kompromiss mit Naturschützern nötig, der die Binnenschiffer Zeit kostet



Schonprogramm für alte Bäume: Die Baggerarbeiten am Nordufer wurden vom Wasser aus erledigt

Bei der Debatte um Umwelt und Klima wird die Bedeutung eines leistungsfähigen Netzes von Binnenwasserwegen häufig übersehen. Dabei ist der Gütertransport auf Kanälen und Flüssen die kostengünstigste Alternative zum Schienen- und Lkw-Fernverkehr. Allerdings müssen auch Wasserwege instandgehalten und von Zeit zu Zeit modernisiert werden. Mit dem Sacrow-Paretzer Kanal ist dies soeben geschehen. Er ist Teil der wirtschaftlich bedeutsamen Verbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin, auf der nun Großmotorgüterschiffe bis zu 110 Meter Länge Schubverbände bis 185 Meter Länge fahren können.

Dazu war der Kanal auf gut elf Kilometer Länge um 80 Zentimeter auszubaggern, sodass er nun durchgehend vier Meter tief ist. Außerdem mussten die Ufer gut befestigt werden, damit sie den Wellen standhalten, die der Schiffsantrieb verursacht. Der Kanal entspricht damit den Anforderungen an eine EU-Wasserstraße der Kategorie Vb

(sprich: 5b). Damit ist eines der letzten großen Vorhaben aus dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 verwirklicht. Anfang Dezember 2021 wurden die Arbeiten des letzten Bauabschnitts abgenommen.

Der Kanal ist vor knapp 150 Jahren erstmals angelegt und seither immer wieder ertüchtigt worden. Die jüngste Modernisierung konnte allerdings erst beginnen, nachdem über Einwände von Naturschützern vor dem Bundesverwaltungsgericht ein Vergleich geschlossen war. Er bestand darin, den Kanal zwar zu vertiefen, nicht aber zu verbreitern, sodass hundert Jahre alter Baumbestand an seinem Nordufer erhalten blieb. Große Binnenfrachter passen daher an engen Stellen des Kanals nicht aneinander vorbei und müssen den Gegenverkehr jeweils abwarten.

Technisch war die Modernisierung durchaus anspruchsvoll. Da vor allem übers Nordufer wegen des dichten Bewuchses kein Herankommen an den Kanal war, mussten auch die Uferarbeiten vom Wasser aus mit Pontonbaggern bewältigt werden. Die Ufer wurden mit speziellen Matten und Steinen gesichert, wofür Spezialgerät notwendig war.

Fahrinne, Breite und Ufer reichen aber nicht, um einen Wasserweg leistungsfähig zu gestalten. Schiffe haben nämlich nicht nur Tiefgang, sondern auch eine gewisse Höhe, die ihnen an Brücken zum Verhängnis werden könnte. Deshalb sind im Zuge des Ausbaus auch alle Brücken über den Sacrow-Paretzer Kanal erneuert und dabei zugleich erhöht worden.

Leinemann Partner sind zuerst mit einem Vergabe-Nachprüfungsverfahren in das Projekt eingebunden worden. Es gelang dem Team um Jarl-Hendrik Kues und Gabriela Böhm, den Auftrag vor der Vergabekammer für den Mandanten zu holen. Es folgte ein Leinemann-Komplettservice in der baubegleitenden Beratung bis zur Fertigstellung des Projekts.



Gabriela Böhm, Fachanwältin für Bau- und Architektenrecht sowie für Miet- und Wohnungseigentumsrecht, Frankfurt am Main



Jarl-Hendrik Kues, Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht sowie Vergaberecht, Frankfurt am Main

Fotos: Biberbaer/Wikimedia, Leinemann Partner

Gerichtliche Verfahren

Langer Atem vor Gericht – wer zuletzt lacht, lacht am besten

Rechtsstreitigkeiten dauern lange und kosten – auch deshalb – viel Geld. Wer aber gegen die öffentliche Hand prozessieren muss, hat oft keine andere Möglichkeit als das staatliche Gericht, denn Schiedsgerichtsvereinbarungen will der Staat meist nicht treffen. Hier muss ein Kläger – erst recht im Bauprozess – einen langen Atem beweisen. Das kann aber manchmal auch lohnenswert sein

Ein öffentlicher Auftraggeber kündigte seinem Auftragnehmer, der Firma Polar Fenster- und Türen-Werk Johann Benecke GmbH & Co. KG wegen nicht rechtzeitigem Baubeginn aus wichtigem Grund. Nachdem Vergleichsgespräche verweigert wurden, reichte der Auftragnehmer mit Leinemann Partner im Oktober 2007 Klage beim Landgericht Göttingen über 766.420,82 Euro zzgl. Zinsen ein. Die Klage wurde gestützt auf § 8 Abs. 1 VOB/B, denn der Kläger hielt die Kündigung für unberechtigt. Dann musste der Beklagte den Vertragspreis abzüglich ersparter Kosten zahlen. Der beklagte öffentliche Auftraggeber beantragte Klageabweisung und erhob eine Widerklage über die Mehrkosten der Fertigstellung durch ein anderes Unternehmen in Höhe von 143.865,66 Euro. In der Sache ging es um die Rechtsfrage, ob ein vom Auftraggeber geschuldetes, aber nicht vorliegendes Fluchtwegekonzept bei der Sanierung einer Schule im laufenden Betrieb ein objektives Leistungshindernis darstellt, sodass kein Verzug des Auftragnehmers mit dem Beginn der Arbeiten vorliegen konnte. Das LG Göttingen wies die Klage im Januar ab, weil es die außerordentliche Kündigung für gerechtfertigt hielt, und gab der Widerklage vollumfänglich statt. Man ging also mit Leinemann Partner in Berufung zum OLG Braunschweig: Auch hier zunächst Ernüchterung, als ein erster Hinweis- und Auflagenbeschluss in Richtung des LG-Urteils tendierte. Aber am Ende ließ sich das OLG Braunschweig doch noch vom Kläger überzeugen und erließ am 07.03.2019 ein Grund- und Teilverurteil, worin es den Vergütungsanspruch des Klägers dem Grunde nach für berechtigt erklärte und die



P. Anush Rienau, Rechtsanwalt, Hamburg



Das OLG Braunschweig am Bankplatz

Widerklage abwies. Zwar wollte sich der – bekanntlich von allen Gerichtskosten befreite – öffentliche Auftraggeber noch nicht geschlagen geben und legte Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof ein. Sie wurde jedoch durch Beschluss des BGH vom 24.03.2021 zurückgewiesen. Das OLG setzte dann den Prozess zur Höhe der Forderung fort. Dort wurde am 11.11.2021 auf Anraten des Gerichts ein Vergleich abgeschlossen: Der Kläger erhielt 950.000,00 Euro einschließlich Verzugszinsen; zwei Drittel der Kosten des Rechtsstreits wurden dem Beklagten auferlegt.

Nach 14 Jahren Verfahrensdauer war es am Ende ein toller Erfolg für den klagenden Auftragnehmer. Aber eine solche Verfahrensdauer kann nicht jeder durchhalten. Die Beschleunigung gerichtlicher Verfahren bleibt auf der Tagesordnung, gerade im Bauprozess.

Fotos: UB.Esser/Wikipedia, Leinemann Partner

Ukrainehilfe: spontan, schnell und effektiv



Ulrich Neumann (l.) und Stefan Hanke vor dem Start ihrer Hilfsfahrt an die ukrainische Grenze



Ulrich Neumann und die kleine Mira, für die er und sein Leinemann-Kollege Hanke spontan einen Umweg über Berlin einschoben

Der Krieg in der Ukraine hat wohl alle überrascht und große Betroffenheit ausgelöst. Nach den ersten Tagen des Schocks über den Eintritt des bisher für unmöglich gehaltenen entstand ein breiter Wunsch, den Menschen in der Ukraine zu helfen. Allerorten organisierten sich freiwillige Hilfsinitiativen, so auch in Köln. Am Morgen des 03.03.2022 erfuhren unsere Kölner Partner Ulrich Neumann und Stefan Hanke aus dem Freundeskreis von der Initiative »Krakau-Express«, einer privaten Hilfsaktion für ukrainische Flüchtlinge. Geplant war ein Hilfskonvoi zur Unterstützung der Organisation Internationaler Bund Polska, die u. a. in Krakau eine Anlaufstelle für Flüchtlinge eröffnet hatte. Es ging allerdings alles ganz schnell: Schon am nächsten Morgen sollte der Hilfskonvoi starten. Wegen der überwältigenden Spendenbereitschaft suchte man auch noch zusätzliche Fahrer.

Nicht lange überlegt – spontan zugesagt! In den nächsten Stunden stand das Telefon nicht mehr still und am Ende des Tages waren umfangreiche Geld- und Sachspenden von Mitarbeitern, Mandanten und Freunden zu verzeichnen. Die Düsseldorfer Pauli-Apotheke organisierte über Nacht unzählige medizinische Produkte und am nächsten Morgen standen dem Hilfskonvoi nicht nur zwei Anwälte als Fahrer, sondern auch ein zusätzliches, voll beladenes Fahrzeug zur Verfügung.

Nach einer kurzen Nachtruhe in Görlitz kam der Hilfskonvoi am Samstag in Krakau an, wo die Fahrzeuge mit vielen Helferinnen und Helfern schnell entladen wurden. Währenddessen wuchs die Schlange der Hilfe Suchenden (vor allem Frauen und kleine Kinder) stetig an. Bewegend war die Danksagung der Leiterin des Krakauer Standortes des Internationalen Bundes. Erschreckend hingegen war, dass die mitgebrachten Waren aus fünf voll beladenen Sprintern in zwei bis drei Stunden vollständig verteilt waren.

Kurz vor der Abfahrt wurden die zwei Kölner Anwälte von einem jungen Mann gefragt, ob sie nicht seine Frau Daria und die sechsjährige Tochter Mira zu einer Freundin nach Berlin bringen könnten. Nach einer kurzen Kontrolle der Pässe – Rechtsanwälte können eben nicht anders – wurde die Rückfahrt mit einem kleinen Umweg über Berlin fortgesetzt (die glücklichen Gesichter bleiben unvergessen). Ein paar Tage später äußerten Daria und Mira den Wunsch, nach Düsseldorf zu kommen, wo mit Unterstützung, Beziehungen und ein wenig Glück eine Wohnung und ein Kindergartenplatz organisiert werden konnte.

Ein herzliches Dankeschön an alle Mitarbeiter, Mandanten und Freunde für ihre spontane und äußerst großzügige Unterstützung sowie an den Krakau-Express für diese großartige Idee und die gemeinsamen Stunden.

Fotos: privat

Das öffentlich-rechtliche Team



Christoph Conrad, Berlin



Katharina Molitor, Berlin

Bevor es ans Bauen geht, muss eine Genehmigung vorliegen. Ob es sich dabei um eine einfache Baugenehmigung handelt, ein Planfeststellungsbeschluss herbeigeführt werden muss oder eine BImSchG-Genehmigung zu beantragen ist: Ein Bauprojekt beginnt nicht erst mit der Ausschreibung, sondern schon weit vorher mit der Konzipierung, der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit, behördlichen Abklärungen, gegebenenfalls auch zusätzlichen Gutachten, Anhörungen und vielen anderen Schritten, bis das eigentliche Recht, auch tatsächlich bauen zu dürfen, geschaffen ist.

Leinemann Partner haben in dieser Phase auch in der Vergangenheit immer wieder MandantInnen begleitet, auch ohne dass man dafür auf dem Anwaltsmarkt besonders bekannt war. Vor allem die Zunahme von Mandaten im Bereich von Industrie, Handel und Gewerbe, aber auch bei öffentlichen Unternehmen hat inzwischen eine so starke Nachfrage nach Beratung in öffentlich-rechtlichen Fragestellungen mit sich gebracht, dass nun ein Kompetenzteam ÖRecht aus der Taufe gehoben wurde.

Unter der Koordination des Berliner Partners Christoph Conrad, der schon seit einigen Jahren auch Fachanwalt für Verwaltungsrecht ist (neben dem Fachanwalt

für Bau- und Architektenrecht), nimmt sich das Leinemann-ÖRechts-Team künftig aller Genehmigungs- und umweltrechtlichen Fragestellungen an. Zum standortübergreifenden Team gehören vom Start weg bereits Katharina Molitor und Annett Hartwecker aus dem Berliner Büro sowie Jonas Asgodom aus dem Büro Frankfurt. Alle vier haben bereits einige Erfahrung insbesondere in genehmigungsrechtlichen Fragestellungen angesammelt. Ein weiteres Wachstum dieser spezialisierten Gruppe ist – an allen Leinemann-Standorten – durchaus gewollt. Wie auch in diesem Heft (S. 24) beschrieben wird, kümmerte sich das Team in den letzten Monaten besonders intensiv um die Standortauswahl und Genehmigungssituation für eine neue Automobilfabrik in Wolfsburg, nahe angrenzend an das bekannte VW-Stammwerk. Neben diesem Leuchtturm-Projekt hat das Team bereits eisenbahnrechtliche Planfeststellungen, Genehmigungsverfahren für großflächigen Einzelhandel, Einzel-Baugenehmigungen, städtebauliche Verträge und BImSchG-Verfahren für Abfallanlagen, Baustoffe und Industriebetriebe bearbeitet. Beraten wird auch im Naturschutzrecht, Immissionsschutzrecht, Bodenrecht sowie im Energierecht. Genehmigung erteilt – los geht's!



Annett Hartwecker, Berlin



Jonas Asgodom, Frankfurt

Das LP Magazin abonnieren



Mit diesem QR-Code können Sie ganz einfach kostenlos das LP Magazin abonnieren. Scannen Sie dazu mit der Kamera-App Ihres Smartphones den links abgebildeten Code, bis eine Benachrichtigung erscheint. Alternativ besteht auch die Möglichkeit, einen QR-Code-Reader im App Store herunterzuladen.

Wenn Sie Ihre persönlichen Daten eingeben haben, wird Ihnen halbjährlich das LP Magazin per Post an die angegebene Adresse zugesendet. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre und freuen uns über Feedback.

abo@leinemann-partner.de

Fotos: Leinemann Partner, privat

Neu: die aktuelle Vorschriftensammlung für die Baupraxis



Als Deutschlands führende Kanzlei im Bau- und Vergaberecht stellen wir regelmäßig eine Sammlung der aktuellen Vorschriften für die Baubeteiligten zur Verfügung. Dieses Buch enthält auch in der Neuauflage 2022 alle relevanten Regelwerke, die bei der Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen und vertragsrechtlich für die Realisierung von Bauprojekten von Bedeutung sind.

Mit »Baurecht 2022« legen wir die 15. Auflage dieser Textsammlung vor. Wie in der Ausgabe 2020, werden auch in diesem Buch die neu eingefügten Paragraphen des seit 01.01.2018 geltenden neuen BGB-Bauvertragsrechts farbig hervorgehoben und neben das bis zum 31.12.2017 geltende Recht gestellt, das für alle bis dahin abgeschlossenen Verträge weiterhin gültig bleibt. Neu aufgenommen sind die Vorschriften zum Kauf digitaler Produkte, die seit 01.01.2022 im BGB gelten.

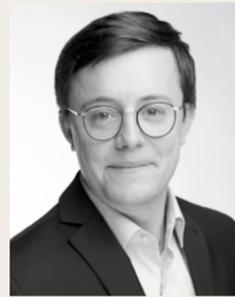
Dieses Buch ist nicht im Buchhandel, sondern nur über die Website von Leinemann Partner Rechtsanwälte erhältlich.

www.leinemann-partner.de/veroeffentlichungen

Neue Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte



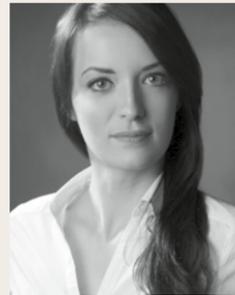
Melanie Bördner,
Köln



Julian Egervari,
Frankfurt



Marisa-Therese Golz,
Berlin



Annett Hartwecker,
Berlin



Niklas Koschwitz,
Hamburg



Marvin Krämer,
Düsseldorf



Anna-Katharina Schroth,
Hamburg



Peter Schwientek,
Hamburg

Fotos: Leinemann Partner, privat

Social Events



Nachträge und Bauzeit aus mangelhafter Ausschreibung

Das Seminar »Nachträge und Bauzeit aus mangelhafter Ausschreibung« ist derart gefragt, dass es mehrfach im Jahr durchgeführt werden muss. Selbst am 13.12.2021 – als fast alle Veranstaltungen schon wieder coronabedingt abgesagt wurden – wollten rund 60 Interessierte die Schulung zu diesem Thema persönlich im Hilton am Gendarmenmarkt und nicht nur per Zoom erleben. Ralf Leinemann, Jochen Lüders und Jarl-Hendrik Kues referierten zu Kostensteigerungen und Terminüberschreitungen bei Bauprojekten, die annähernd jede Baustelle begleiten. Das nächste Mal wird dieses sehr beliebte Seminar am 1. Juni 2022 in Frankfurt durchgeführt. Im Anschluss daran findet in den Frankfurter Kanzleiräumen an der Eschersheimer Landstraße 6 ein abendlicher Empfang statt, wo man den Abend in entspannter Atmosphäre mit Fingerfood und kühlen Getränken ausklingen lässt.

Abschied von unserer Bürovorsteherin in Berlin

Auf einen neuen Lebensabschnitt freut sich nun Dagmar Hensel, die als Bürovorsteherin in Berlin mehr als 25 Jahre Leinemann Partner und die Vorgängerkanzlei treu begleitete. Wir wünschen ihr alles Gute für den wohlverdienten Ruhestand und danken ihr ganz herzlich für die langjährige Zusammenarbeit. Ralf Leinemann bedankte sich bei Frau Hensel, die über die gesamte Zeit eng mit ihm zusammenarbeitete, mit warmen, persönlichen Worten und überreichte Abschiedsgeschenke der AnwältInnen wie auch des Sekretariats. Unsere langjährige Bürochefin wird uns sehr fehlen!



Fotos: Leinemann Partner



HOME OFFICE: RE-TAGGING, 2022

Bauen und Information

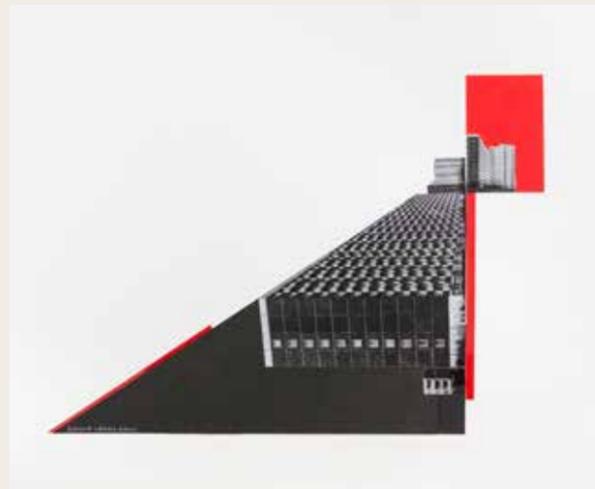
»Building Information« heißt eine Ausstellung im Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin, die von der Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst gefördert wird. Die Ausstellung trägt die kuratorische Handschrift von Kadambari Baxi, Elisa R. Linn, Klaus Platzgummer und Lennart Wolff. Sie bringt Bauen und Information zusammen, wobei sie auf eine berühmte Ausstellung im Museum of Modern Art in New York aus dem Jahr 1970 Bezug nimmt. Damals ging es um Kunst, die partizipatorische und prozessbasierte Methoden einsetzte, darunter Datenerfassung und Quantifizierung. Dabei wurden zugleich neue Formen der Kritik in der aufkommenden Informationsgesellschaft entwickelt.

Die Debatte ist bis heute aktuell. Bauen, der Prozess oder das Geschäft mit der Herstellung von Gebäuden, stützt sich heutzutage in hohem Maße auf digitale Darstellungen von Daten. Diese Darstellungen werden mithilfe von Zeichen- und Modellierungssoftware erzeugt und verarbeitet. Sie strukturieren Menschliches und Nicht-Menschliches sowie beider Handlungen. Dabei ergeben sich digitale Ökosysteme aus den vorherrschenden Bedingungen der Arbeitsprozesse in der Architektur und bestimmen diese zugleich. Das zeigen die Beiträge von Architektinnen und Architekten, Unternehmen, Künstlerinnen und Künstlern, Theoretikerinnen und Theoretikern sowie Aktivistinnen und Aktivisten, die in »Building Information« zusammenkommen. Die Ausstellung ist noch bis Ende Mai 2022 zu sehen.

Utopie auf Platte

Die Rostocker Kunsthalle zeigt vom 9. Juli bis Ende August 2022 die Ausstellung »Utopie auf Platte«. Der ostdeutsche Plattenbau – städtebauliches Erbe eines untergegangenen Landes, großflächiges Zeugnis moderner Gebrauchsarchitektur, Projektionsfläche für gesellschaftlichen Fortschritt und sozialen Abstieg: In diesem Spannungsfeld betrachtet die in Rostock geborene Künstlerin Wenke Seemann in ihrer Werkserie ostdeutsche Plattenbauviertel als vielschichtigen Wissensspeicher gesellschaftlicher Utopie, Realität und Transformation.

Ausgehend vom Fotoarchiv ihres Vaters, der in den 1970/80er-Jahren die Entstehung der Neubaugebiete im Rostocker Nordwesten dokumentiert hat, spürt Wenke Seemann dem Geist des Aufbruchs und der Erneuerung nach, den diese Archivbilder widerspiegeln, und setzt ihn zum Alltagsleben der Vor- und Nachwendzeit ins Verhältnis. Sie reflektiert in ihren Arbeiten gesellschaftliche Zuschreibungen, erkundet ebenso phänomenologisch wie dekonstruktivistisch verschiedene Ausprägungen der Moderne und setzt sich mit der Bedeutung von Herkunft und Prägung auseinander. Die Künstlerin verarbeitet dabei in assoziativen Recherchen unterschiedlichste Archivmaterialien und Wissensformen zu Fotomontagen, Collagen, Zeichnungen und



Wenke Seemann: Lütten Klein #1
 Aus der Serie »Deconstructing Plattenbau«

Texten, die in ihrem Zusammenspiel neue Perspektiven auf den DDR-Plattenbau erzeugen. Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst unterstützt die Ausstellung.

Abbildungen: Courtesy of the artist; ©Wenke Seemann


 LEINEMANN PARTNER
 RECHTSANWÄLTE

CONSTRUCTION REAL ESTATE

Bild: ©Markus Huemer



Wir suchen an allen Standorten ReferendarInnen (m/w/d).
 Bewerben Sie sich für eines unserer sechs Büros in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln oder München. Auch eine wissenschaftliche Mitarbeit ist interessant.
 Bewerben Sie sich gern unter:

leinemann-partner.de/stellenangebote

BERLIN | DÜSSELDORF | FRANKFURT | HAMBURG | KÖLN | MÜNCHEN

RÜCKGRAT ERKENNT MAN AM HANDGELENK.

Die Iron Walker von Wempe ist die Essenz einer zeitlos modernen und zugleich sportlichen Uhr. Reduziert auf das Wesentliche und kompromisslos in der Verarbeitung, wird sie höchsten Ansprüchen gerecht, weil sie an einem Ort gefertigt wurde, der wie kein zweiter in Deutschland für exzellente Uhrmacherkunst steht: Glashütte in Sachsen.



WEMPE

IRON WALKER

Glashütte I/SA | Automatik Chronograph | Edelstahl | Geprüftes Chronometer | 3.675 €

BERLIN, KURFÜRSTENDAMM 214 - 215, T 030 882 68 78
UND AN DEN BESTEN ADRESSEN DEUTSCHLANDS UND IN NEW YORK, PARIS, LONDON, WIEN, MADRID - WEMPE.COM
GERHARD D. WEMPE KG, STEINSTRASSE 23, 20095 HAMBURG