

02
22



Magazin

LEINEMANN PARTNER
RECHTSANWÄLTE



Runde Sache

Mehr Recycling für eine nachhaltige Wirtschaft

Fehmarnbelt

Bau des Tunnels
unter der Ostsee: in jeder
Hinsicht faszinierend

LNG

Wilhelmshaven wird
der erste deutsche Anlaufpunkt
für Flüssiggastanker

Notariat

Nicht mehr persönlich zur
Notarin: Eine GmbH kann jetzt
online gegründet werden

Ihr 360°-Angebot – Das komplette Vergabe-Fachwissen in einer Datenbank



VergabePortal

Online-Anwendung, Jahresabonnement monatlich 59,50 €
Einzelplatzlizenz

| Datenbank |

Jetzt kostenfrei testen!

www.reguvis.de/de/testzugang/vergabe



Die Datenbank VergabePortal ist die vollständigste, aktuellste und treffsicherste Datenbank am Markt zum Vergaberecht. So finden Sie eine Antwort auf jede vergaberechtliche Frage!

Die Datenbank VergabePortal besteht aus insgesamt 4 Modulen:



MODUL Fachliteratur

alle aktuellen Praxishandbücher und die komplette juristische Fachbibliothek der Reguvis Fachmedien, **inklusive Zugriff auf alle zitierten Entscheidungen und Normen im Volltext** – über 30 Titel!



MODUL Fachzeitschriften

mit VergabeNavigator, VergabeNews und VergabeFokus alle relevanten und aktuellen Themen im Blick: Entscheidungsbesprechungen, Fachbeiträge, Nachrichten und Schwer-punkthemen – jeden Monat neu! Inklusive Zugriff auf alle zitierten Entscheidungen und Normen im Volltext.



MODUL Normen und Entscheidungen

VERIS – die **vollständigste und aktuellste Datenbank** am Markt: über 12.000 vergabe-relevante Entscheidungen und über 400 Normen!



MODUL Vergabepaxis

Leitfäden, Formulare, Richtlinien – vom Praxisleitfaden EVB-IT bis zum Vergabehandbuch des Bundes: Alles, was Sie für die Durchführung benötigen!

Mehr Infos und versandkostenfrei (deutschlandweit) bestellen:

www.das-vergabeportal.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 Leserin, lieber Leser,

wer hätte gedacht, dass das Jahr 2022 so stark vom Ukraine-Krieg und seinen Auswirkungen geprägt sein würde? Der Umbau Deutschlands in Richtung Klimaneutralität hat einen ganz anderen Twist bekommen, seitdem auch die Versorgungssicherheit, eine nie da gewesene Preisexplosion im Energiesektor, erneut steigende Flüchtlingsströme und die allgemeine Inflation unvorhergesehener Weise die politische Agenda bestimmen.

Damit rücken Themen wie die Einsparung von Ressourcen und Recycling wieder deutlich stärker in den Vordergrund. In diesem Heft beschäftigen wir uns daher auch intensiv mit Recycling-Themen, wie etwa dem Umgang mit teerhaltigem Straßenaufbruch und dem Einsatz anderer Recycling-Materialien im Verkehrswegebau, wo gewaltige Mengen an Material bewegt werden. Daneben stellen wir Ihnen eine Reihe von bemerkenswerten Projekten vor,

wo Leinemann-Partner-Teams in der begleitenden Beratung unterstützen. Bei der brandaktuellen Sicherung der Energieversorgung sind wir natürlich auch dabei, nämlich beim Bau des ersten deutschen LNG-Terminals in Wilhelmshaven. Seit einiger Zeit schon begleiten wir das aktuell wohl größte Infrastrukturprojekt im nördlichen Europa, den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels zwischen Dänemark und Deutschland, das wir Ihnen kurz vorstellen.

Schließlich berichten wir wieder über interne Veranstaltungen und Seminare, Karrierewege bei Leinemann Partner sowie die zahlreichen Aktivitäten der Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst im Bereich der Kunstförderung.

Über Ihr Feedback freuen wir uns unter LPmagazin@leinemann-partner.de.

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



Ihr Ralf Leinemann





06

06 Im Kreis gebaut

Die Bauwirtschaft hat enormes Potenzial für den Einsatz von Recycling-Material. Vieles davon nutzt sie schon, aber die Möglichkeiten sind längst noch nicht ausgeschöpft. Das betrifft auch Problemstoffe wie teerhaltigen Asphalt

16 Brücken im Eiltempo

Bislang war Brückenbau ein Geduldsspiel. Jetzt aber lassen sich viele Brücken mit neuer Technik in wesentlich kürzerer Zeit errichten

18 Meinung & Analyse

Krisen sind auch eine Chance zur Modernisierung

20 Notariat

Notarin geht online - ruckzuck videobeurkundet!



16



18



20

Fotos: MB Crusher, Echterhoff, Corona Borealis/AdobeStock, Timm Schoof

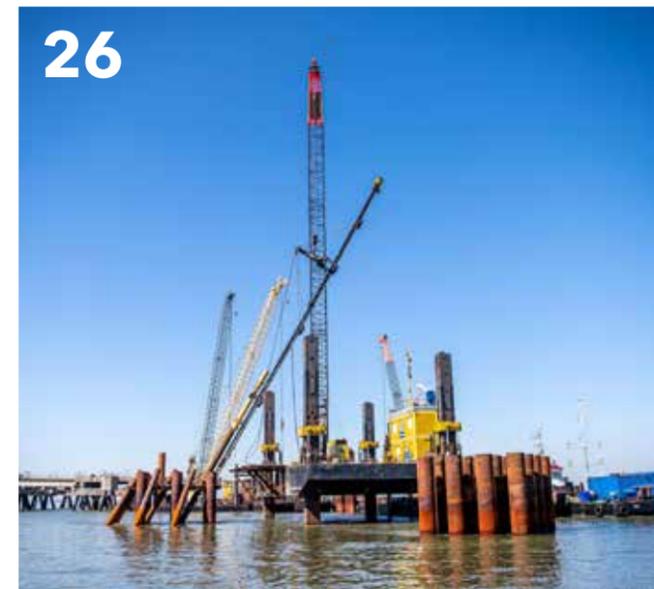


22

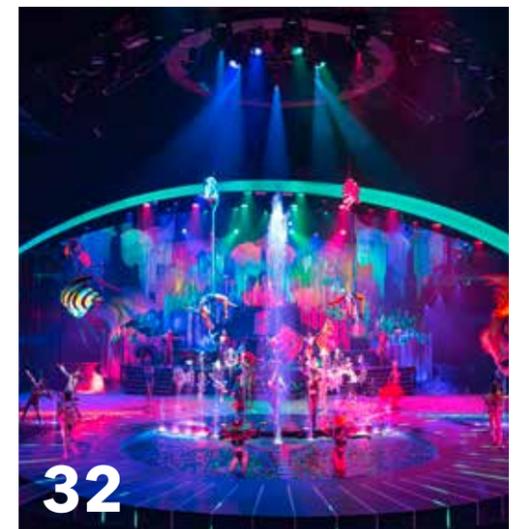
22 Aktuelle Projekte

- 22 **Thomas Hildebrandt & Rasmus Gersch** - **Querung in der Tiefe: Tunnel unterm Fehmarnbelt:** In dreißig Metern Wassertiefe entsteht derzeit eine neue Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland. Bevor hier aber ab Mitte 2029 Autos und Züge verkehren, sind technisch und rechtlich anspruchsvolle Aufgaben zu bewältigen
- 24 **Michael Göger & Shushanik Röcker** - **Aufteilung eines Portfolios in Leipzig nach dem Wohnungseigentumsgesetz**
- 25 **Malte Offermann** - **Mangelfritz bleibt draußen:** Wie man als Auftraggeber Bauprobleme schon bei der Vergabe vermeidet
- 26 **Jarl-Hendrik Kues** - **Gas geben:** Leinemann Partner sichern mit einem Beraterteam den Expressbau des ersten Flüssiggas-Anlegers in Deutschland
- 28 **Thomas Kirch & Anne Müller** - **Wetteifern um den besten Weg:** Sozialer Wohnungsbau geht auch ökologisch. Das zeigt die landeseigene Berliner Gesellschaft Berlinovo Immobilien GmbH in ihrem jüngsten Projekt
- 30 **Oliver Homann** - **Brücke auf Wanderschaft:** Ein Teil der neuen Neckarquerung bei Heilbronn wurde bewusst neben die Spur gebaut. Seit Anfang 2022 liegt sie endlich richtig
- 32 **Thomas Kirch & Simon Gesing** - **Service vom Feinsten:** Warum im Berliner Friedrichstadt-Palast auch bei der Einlasskontrolle Weltklasse-Niveau gefragt ist
- 34 **Kanzlei-News**
Start-up intern: ein Doppelporträt aus Hamburg
Ukraine-Hilfe: schnelle Rechtshilfe für Flüchtlinge
Neue Gesichter & Social Events
- 38 **Projekte der Leinemann-Stiftung**

Fotos: Femern A/S, Sina Schuldt/picture alliance/dpa, Ralph Larmann



26



32

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

Im Kreis gebaut

Die Bauwirtschaft hat enormes Potenzial für den Einsatz von Recycling-Material. Vieles davon nutzt sie schon, aber die Möglichkeiten sind längst noch nicht ausgeschöpft. Das betrifft auch Problemstoffe wie teerhaltigen Asphalt

Von Volker Bormann

Was im Volksmund noch als Teer bezeichnet wird, darf schon lange keinen Teer mehr enthalten: unser Straßenasphalt. Heute wird der Splitt mit Bitumen gebunden. Fünf Prozent genügen, um eine feste Tragschicht zu erhalten. Damit ist der Asphalt auch frei von krebserregenden Schadstoffen – und bedenkenlos wiederverwendbar



Moderner Asphalt lässt sich in Mischanlagen beliebig oft zu einem vollwertigen Baustoff aufbereiten

R

Recycling ist in der allgemeinen Wahrnehmung verbunden mit Kunststoff, Papier und Glas, vielleicht noch mit Textilien. Aber Baustoffe? Darauf müssen die meisten wohl erst einmal gestoßen werden. Dabei werden in Deutschland weit mehr Baustoffe wiederaufbereitet und verwendet als etwa Glas oder Altpapier.

In Deutschland wurden 2020 insgesamt knapp 7,4 Millionen Tonnen Glas hergestellt, wobei – je nach Art und Verwendungszweck – zwischen 40 und 90 Prozent Altglas in der Gas-

herstellung eingesetzt werden. Schon deutlich mehr Masse bewegt die deutsche Papierindustrie: Gut 23,1 Millionen Tonnen Papier, Karton und Pappe haben die Fabriken 2021 verlassen, knapp 18,3 Millionen Tonnen Altpapier sind darin verarbeitet worden. Der Menge nach sind dies aber kleine Fische, wenn man auf den Bausektor schaut.

Die deutsche Baustoffindustrie hat 2020 aus inländischen Gruben und Steinbrüchen rund 583 Millionen Tonnen Naturstein, Kies, Sand, Ton, Kaolin, Kalk- und Gipsstein gewonnen. Dazu kamen noch einmal knapp 100 Millionen Tonnen Sekundärrohstoffe wie Bauschutt, allerlei Arten von Schlacke sowie Gips aus der Entschwefelung von Rauchgas. Unterm Strich bewegt die Bauindustrie hierzulande also jährlich insgesamt rund 680 Millionen Tonnen Material.

Vom gesamten Baustoffbedarf lassen sich rein rechnerisch derzeit

also nur gut 17 Prozent aus Recycling-Material decken, aber was an Abbruchmaterial, Straßenaufbruch und Aushub anfällt, wird zu rund 90 Prozent aufbereitet und wiederverwendet. Das allerdings ist eine anspruchsvolle Angelegenheit.

Der Schutt eines abgerissenen Hauses etwa muss sorgfältig zerkleinert, gesiebt und nach Bestandteilen getrennt werden, um beispielsweise im Straßen- und Wegebau wiederverwendet zu werden. Klassieren nennen Fachleute diesen Trennungsprozess, bei dem etwa Beton und Ziegel auseinandergestellt werden.

Betonbruch als Frostschutz

Betonbruch eignet sich hervorragend für den Straßenbau, etwa als Frostschutzschicht unter der Fahrbahndecke (anstelle des natürlichen >>>

Foto: Vadim/AdobeStock

Schottergesteins aus einem Steinbruch). Hierzu taugt nur Material, dessen Bestandteile nicht mit der Zeit zerbröseln, denn feine Körner dürfen nicht die Hohlräume im Unterbau verstopfen. Sie müssen erhalten bleiben, damit Wasser gut in untere Schichten abfließt. In zu feinem Material kann Bodenfeuchte sonst durch die Kapillarwirkung sogar aufsteigen. Die dramatischen Folgen zeigen sich dann bei Frost: Das gefrierende Wasser dehnt sich aus, und es entstehen Risse oder Aufplatzungen in der Fahrbahndecke. Eine anständige Frostschutzschicht bricht diese Kapillarwirkung und bietet dem Wasser genug Raum für Abfluss und Ausdehnung beim Gefrieren.

Deponieren ist teuer

Das erklärt auch, warum Bauschutt so penibel sortiert werden muss. Ziegel und Mörtel zerreiben sich unter Druck nach und nach, Gipsreste quellen auf, wenn sie feucht werden. Auch Eisen dehnt sich beim Rosten aus, weshalb nichts von alldem in

hochwertigem Betonbruch enthalten sein darf. Recycling-Experten fordern daher, dass Häuser eigentlich selektiv abgetragen werden müssten, statt sie abzureißen und dabei gemischten Bauschutt zu erzeugen. Das mindert den Aufwand fürs nachträgliche Auseinandersortieren von Beton, Stein, Gips, Metallen, Kabel, Glas, Plastik und was sonst noch alles beim Gebäudeabriss anfällt. Wie bei allen Rohstoffen gilt auch beim Baustoff-Recycling: Je reiner eine Fraktion ist, umso wertvoller ist sie.

Recycling-Baustoffe haben dabei dreifachen Charme: Was aufbereitet und wiederverwendet werden kann, braucht nicht aus der Natur gefördert oder abgebaut zu werden. Das spart Energie und schont die Landschaft, auch wenn Steinbrüche, Ton- und Kiesgruben nicht einmal ein Promille der deutschen Fluren ausmachen. Weit problematischer ist hier der Abbau von Kohle und Erzen. Beides zerstört die Landschaft in großem Stil.

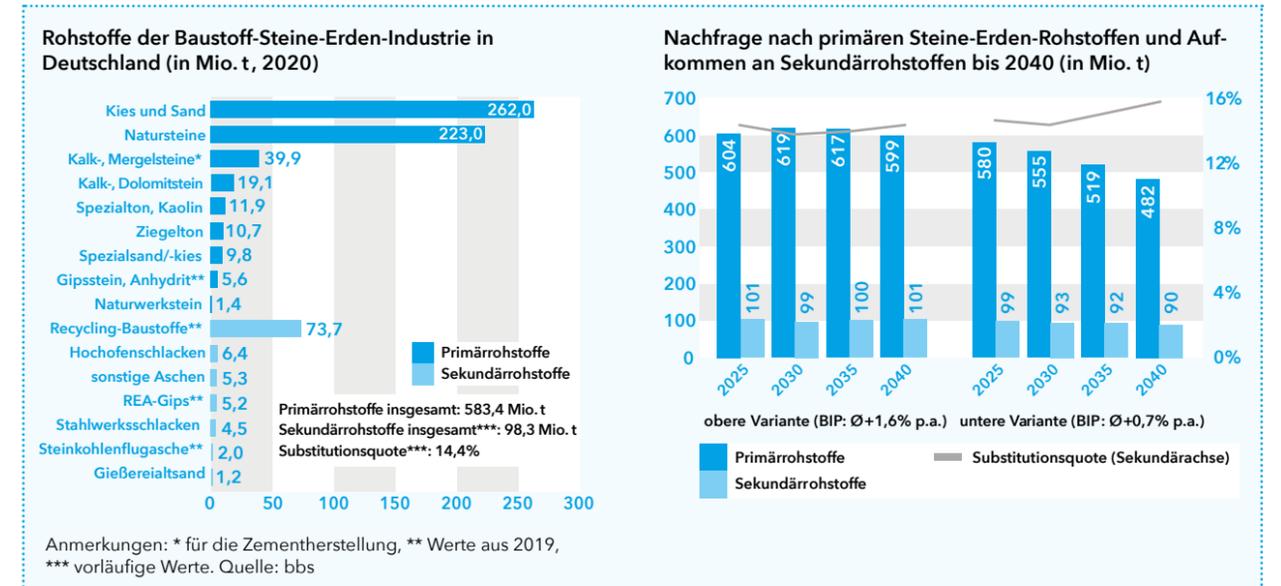
Was als Recycling-Baustoff erneut gute Dienste leistet, verbraucht

nicht andernorts kostbaren Depo-nieraum. Irgendwo muss Bauschutt, Straßenaufbruch oder der Aushub aus Baugruben am Ende zwar hin, aber Deponieren ist eine teure Lösung. Zudem ist Fördern – Nutzen – Wegwerfen ein überholtes Konzept, mit dem der Mensch die Erde auf Dauer zerstören würde. Auch in der Bauwirtschaft wird daher möglichst Kreislaufwirtschaft betrieben.

Recycling ist billiger

Das lässt sich natürlich nicht immer und überall machen. Recycling-Baustoffe gibt es nicht im Übermaß, sie müssen wegen der Transportkosten in einiger Nähe verfügbar sein, und vor allem muss der Bauherr ihren Einsatz in der Ausschreibung zulassen, damit das gleich einkalkuliert werden kann.

Aber sogar bei den eher konservativen öffentlichen Auftraggebern im Verkehrswegebau bewegt sich etwas: Das bayerische Bau- und Verkehrsministerium versandte im Oktober 2022 den Entwurf einer Richtlinie >>>



Infografik: bbs-Zahlenspiegel 2022; Quelle: DIW/SST-Studie »Die Nachfrage nach Primär- und Sekundärrohstoffen der Steine-Erden-Industrie bis 2040 in Deutschland« (2022)

über nachhaltige Zuschlagskriterien. Danach soll künftig bei Ausschreibungen nicht nur der Preis, sondern in einer Wichtungsspanne von 30 bis 40 Prozent auch das Kriterium »technischer Wert« berücksichtigt werden. Darunter werden unter anderem Qualität und Qualitätssicherung, Zertifizierung, Bauprozessmanagement, Transportwege und Transportmittel sowie die Wiederverwendung von Baustoffen bewertet. Die Richtlinie soll nach Abstimmung mit den Verbänden rasch in Kraft treten, sodass bei Straßenbau-Aufträgen künftig auch der Einsatz von Recycling-Material im Wettbewerb gewertet werden kann.

Verfügbarkeit, Nähe, Zulassung in der Ausschreibung vorausgesetzt, zeigt sich der dritte Vorteil von Recycling-Baustoffen: Sie sind billiger. Dazu tragen vor allem die geringeren Transportkosten bei. Im Baugewerbe entfällt die Hälfte der Energiekosten auf Diesel-Kraftstoff, was vielen nicht klar ist. Angesichts der enormen Massen und Gewichte, die beim Bauen bewegt werden, ist jeder gesparte Lastwagen-Kilometer für die Firmen ein Segen. Schon

wenige Cent mehr für den Liter Diesel sind für die Bauunternehmen Risiko fürs Geschäft, wegen der vielen notwendigen Transporte.

Was immer also ortsnah wiederverwendet werden kann, bringt wirtschaftlich Vorteile. Das macht sich etwa die Bahn zunutze, indem sie den Schotter für ihre Gleisbetten möglichst an Ort und Stelle wiederaufbereitet und weiterverwendet. Gleischotter muss gleichermaßen fest und elastisch sein, und das erfordert Steine einer gewissen Größe und Kantigkeit. Über die Jahre werden Schottersteine durch Wind, Wetter und Belastung immer runder und kleiner, weshalb der Schotter regelmäßig geprüft und erneuert wird.

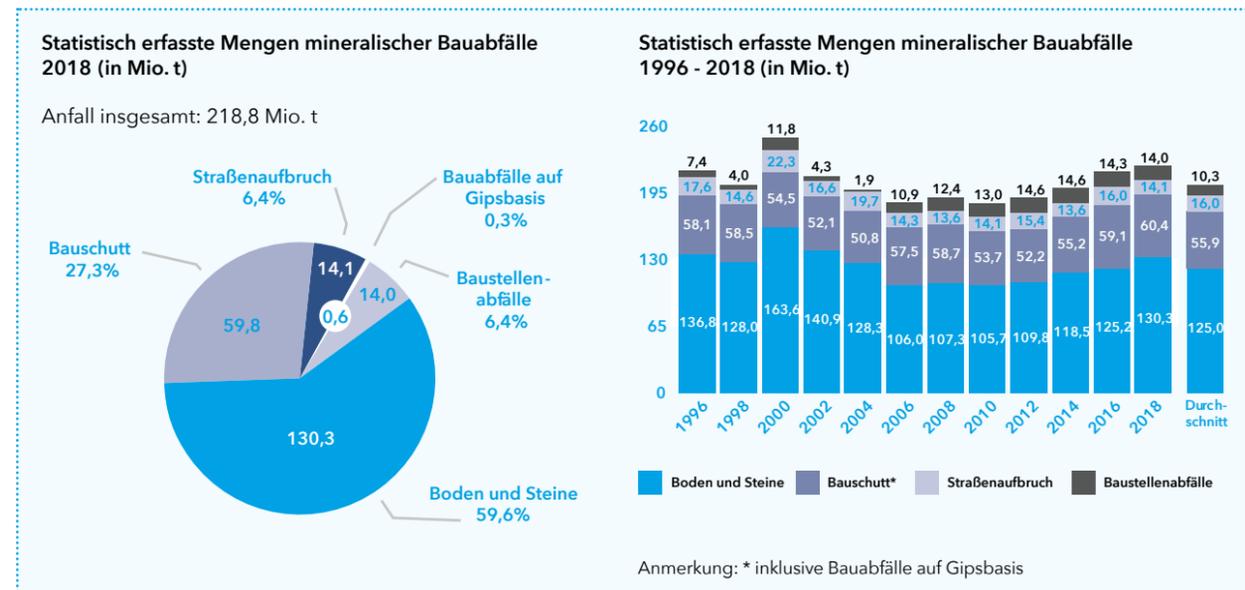
Gefahr durch Asbest und Teer

Alter Schotter lässt sich durch Prallen wieder schärfen und durch Sieben von zu kleinen Steinen säubern. Das gibt natürlich ein bisschen Schwund, der ersetzt werden muss, aber unterm Strich ist das Schotterbett hinterher fast wie neu. Sogar der Rückstand

aus den Sieben kann in den unteren Schichten des Gleisbetts verwendet werden, oder aber als Rollsplitt im Straßenbau. Im Jahr 2021 hat die Bahn rund 3,6 Millionen Tonnen Schotter eingesetzt, davon 400.000 Tonnen Recycling-Schotter.

Das ist prinzipiell auch der Königsweg für den Straßenbau. Material, das jahrzehntelang ein gutes Straßenbett abgegeben hat, ist nicht zwangsläufig plötzlich ungeeignet dafür, nur weil die Straßenschichten darüber erneuert werden müssen. Auch hier lohnt sich oft die Aufbereitung vor Ort, statt das eigentlich wertvolle Material über Hunderte Lastwagenladungen auf einer Deponie zu entsorgen und im Gegenzug durch neu gewonnenes Material aus ebenso vielen Lastwagenladungen zu ersetzen.

Es gibt allerdings Altbaustoffe, die gefährlich sind. Asbest ist ein gutes Beispiel dafür. Früher wurde Asbest gern verwendet wegen seiner Feuerfestigkeit. Dann zeigte sich jedoch, dass die allzu feinen Fasern leicht brechen und dann, eingeatmet, die Lunge schädigen und Lungenkrebs auslösen



Infografik: bbs-Zahlenspiegel 2022; Quelle (beide Grafiken): Monitoring-Bericht Kreislaufwirtschaft Bau



Recycling-Schotter im Straßenbau. Hier eignet sich Betonaufbruch besonders als Frostschuttschicht im Unterbau

können. Nach rund 100 Jahren unbedarfter Verwendung wurde Asbest 1993 komplett verboten, ist aber vor allem bei der Altbauanierung bis heute immer wieder ein Problem.

Ähnlich gefürchtet ist der teerhaltige Belag alter Straßen. Aber werden nicht alle Straßen geteert? Was sich im Sprachgebrauch als TeerstraÙe bis heute gehalten hat, ist bautechnisch längst verboten. Moderner Asphalt wird heutzutage mit Bitumen angemischt, das das Gesteinsgranulat der obersten StraÙenschicht und der Fahrbahndecke zusammenhält. Bitumen und Teer ähneln sich im Auge des Laien schon durch die schwarze Farbe zwar sehr, unterscheiden sich aber in einem wesentlichen Punkt: Teer und sein Verwandter, das Pech, enthalten PAK, also polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe. Sie gelten als krebserregend und als Gefahr fürs

Grundwasser. Daher sind Pech und Teer als Baumaterial passé.

Problem teerhaltiger Asphalt

Beides sind Rückstände aus der Kohleverkokung und der Herstellung von Holzkohle. Von alters her waren sie beliebte Hilfsmittel zum Abdichten und Kleben, etwa im Schiffbau. Bitumen sieht zwar ähnlich aus, wird aber durch Destillation aus Erdöl in den Raffinerien gewonnen und enthält keine PAK. Moderner Asphalt mit Bitumen als Bindemittel kann problemlos ausgebaut, aufbereitet und wiederverwendet werden. Jahr für Jahr werden in Deutschland etwa 40 Millionen Tonnen Asphalt ausgebracht, 30 Prozent davon sind Recycling-Asphalt.

Auf deutschen Straßen liegen aber noch ungeheure Mengen pech-

und teerhaltigen Asphalts: etwa eine Milliarde Tonnen. Da viele unserer Straßen in nächster Zeit erneuert werden müssen, wird dieser giftige StraÙenbelag als Aufbruch anfallen. Wohin damit?

Darüber geht es seit Langem hin und her. Technisch sind drei Dinge möglich: ab damit als Sondermüll auf die Deponie – das ist transportintensiv, teuer und verlagert das Problem in die Zukunft, denn die Schadstoffe sind ja weiter vorhanden. Die Lager müssen dauerhaft überwacht werden und fordern damit auch die Ressourcen künftiger Generationen.

Teerhaltiger Asphalt könnte auch kalt rezykliert werden. Dazu wird der Aufbruch zerkleinert und etwa mit Zement verbunden. Daraus lässt sich dann eine der Tragschichten herstellen, auf der die Fahrbahn liegt. Die Giftstoffe sind damit fixiert >>>

Foto: Mak/AdobeStock



Eine Brechmaschine, im Fachjargon Crusher, bei der Arbeit: Was als Straßenaufbruch hineingefüllt wird, rieselt kurz danach fein gebrochen als wertvoller Baustoff vom Förderband



Teermaschine war früher, Schwarzdeckenfertiger heißt das Baugerät heute, mit dessen Hilfe die wunderbar plane Asphaltdecke auf Straßen entsteht

und können zumindest keinen unmittelbaren Schaden anrichten. Natürlich muss auch bei diesem Verfahren genau festgehalten werden, was wo liegt. Und wieder hätten kommende Generationen das Problem am Hals, sobald die Straße wieder erneuert werden muss. Auf Autobahnen und Bundesstraßen ist dieses Verfahren seit 2018 denn auch verboten, um kommende Generationen nicht zu belasten.

Thermische Aufbereitung

Die einzige Möglichkeit, die Schadstoffe auf Dauer loszuwerden, besteht darin, den giftigen Teer zu verbrennen. Das hat viele Vorteile, ist aber umstritten, weil dabei insbesondere CO₂ entsteht. Angesichts der Bemühungen, die weltweite Klimaerwärmung zu begrenzen, sind zusätzliche CO₂-Emis-

sionen natürlich unerwünscht. Wenn man sich aber vom starren Blick allein darauf löst und die Sache von allen Seiten betrachtet, zeigt sich: Die sogenannte thermische Behandlung des PAK-belasteten Asphalts ist derzeit die vorteilhafteste Lösung.

Erstens verbrennen die Schadstoffe und sind weg. Zweitens entsteht dabei eine Menge an Prozesswärme, mit der man Strom erzeugen oder Gebäude heizen kann. Drittens bleibt das Gesteinsgranulat übrig, aus dem Asphalt ja zu rund 95 Prozent besteht. Es ist ein hochwertiger Baustoff, der wiederverwendet werden kann. Übrigens lässt auch Russlands Krieg gegen die Ukraine die thermische Behandlung von PAK-Asphalt noch aus einem vierten Grund reizvoll erscheinen: Deutschland braucht übergangsweise Energiequellen, die das ausbleibende russische Gas erset-

zen. Der alte Teer auf unseren Straßen stellt eine gewisse Reserve an fossilem Brennstoff dar.

Zu wenig Anlagen

Aber hüten wir uns vor einer Milchmädchenrechnung. Es gibt bislang europaweit nur einen Ort, an dem PAK-haltiger Asphalt verbrannt werden kann. Er liegt in Rotterdam und dient den Niederländern als Quelle für Geld, Energie und Straßenbaustoff. Das Werk kann jährlich bis zu 1,8 Millionen Tonnen teerhaltigen Asphalt aufbereiten, was längst nicht reicht für Europas Teer-Altlasten. Das meiste davon landet bisher notgedrungen auf der Deponie.

Es müssten also rasch weitere Kapazitäten geschaffen werden. »Rein rechnerisch reicht die Altlast an PAK-haltigem Asphalt auf Deutsch-

lands Straßen, um eine Reihe solcher Verbrennungsanlagen auf Jahrzehnte hinaus zu betreiben«, sagt Martin Ziegenberg. Er ist Geschäftsführer der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) und ein vehementer Streiter für die thermische Entsorgung teerhaltigen Asphalts. Dem stehen allerdings zwei Dinge entgegen: Deutsche Planung läuft über Jahrzehnte, da baut man nicht mal eben flott ein paar nach dem Bundesimmissionschutzgesetz zu genehmigende Verbrennungsanlagen.

Zwischen Politik und Transport

Den zweiten Hinderungsgrund benennt ein langjähriger Mandant von Leinemann Partner: Andreas Broll, Vorstandsmitglied des Papenburger Bauunternehmens Johann Bunte, sagt: »Ich glaube nicht, dass Werke zur thermischen Behandlung derzeit in Deutschland genehmigt würden.« Sein Unternehmen erneuert mit einem Arge-Partner derzeit die A1 zwischen Lohne und Bramsche. Dabei

gehe der teerhaltige Aufbruch komplett nach Holland, sagt Broll, wie es der Auftrag auch vorsah. Das sind noch einmal enorme Transportkilometer und Kosten.

Um die thermische Entsorgung von PAK im Straßenbau voranzubringen, müsste hierzulande also eine politische Entscheidung her. Womöglich wäre sie unpopulär, aber in der Sache wäre sie konsequent. Martin Ziegenberg vom HDB wünscht sich als ersten Schritt ein Verbot, teerhaltigen Straßenaufbruch auf Deponien zu beseitigen. »In Holland bewährt sich das«, sagt er, »allein, weil man dort den Splitt schätzt, den die thermische Behandlung als Baustoff abwirft.« Hollands Firmen müssen Gesteinsgranulat überwiegend teuer importieren, weil es dort kaum natürliche Lagerstätten gibt.

Beim Gips geht's rund

Bei einem anderen recyclingfähigen Baustoff hat Deutschland die Entsorgung auf Deponien immerhin erschwert: Gips kann zumindest untertäglich kaum noch deponiert werden.

In modernen Gebäuden finden sich bis zu sieben Prozent Gips – vor allem in Gipskartonplatten und im Putz. Gips wird aus natürlichen Lagerstätten gewonnen, lässt sich aber beinahe vollständig recyceln, und zwar unbegrenzt. Dazu muss der Gips nur von allen Fremdstoffen gereinigt werden, um anschließend gemahlen und bei 130 Grad gebrannt zu werden. Durch die Erhitzung wird das Wasser wieder ausgetrieben, das sich bei der Verarbeitung an die Gipskristalle aus Kalziumsulfat gebunden hat und wodurch der Gips hart wurde. Dieses Rein und Raus des Wassers lässt sich nach Belieben wiederholen.

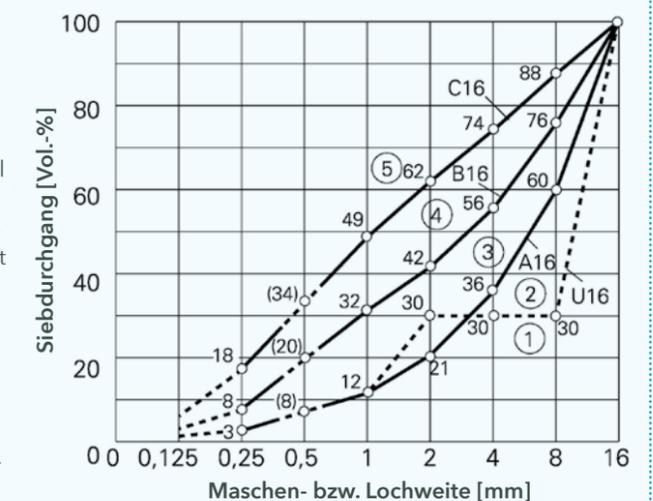
Das wiegt umso schwerer, als eine wesentliche Gipsquelle in nächster Zeit versiegen wird: Die Rauchgas-Entschwefelungsanlagen (REA) der Kohlekraftwerke haben beträchtliche Mengen Gips als Nebenprodukt erzeugt. Mit ihrer Stilllegung endet die Bezugsquelle. Das Ende der Kohleverstromung ist auch ein guter Impuls zum Gips-Recycling. Zwei Werke gibt es in Deutschland bereits dafür. Der Bedarf steigt.

Sieblinie

Sand, Kies, Schotter, Splitt – in der Bauindustrie wird viel Schüttgut nach der Körnung klassifiziert.

Die Sieblinie ist dabei ein grafisches Hilfsmittel, mit dem die Reinheit und die vorherrschende Korngröße eines Baustoffs dargestellt wird. Dazu wird das Material wiederholt durch Siebe gerüttelt, die von Mal zu Mal feiner sind. Nach jedem Siebgang wird die Menge des durchs Sieb gefallenen Anteils bestimmt. Daraus ergibt sich am Ende, welchen Anteil die verschiedenen großen Körner jeweils an dem Baustoff haben.

Trägt man in einem Koordinatensystem mit logarithmisch skaliertem X-Achse den Korndurchmesser gegen den Anteil dieser Körner an der Gesamtmasse ein, ergibt sich eine oft S-förmige Linie – die Sieblinie. Sie ist also eine Art Beschaffenheitsausweis für gekörntes Material.



Brücken im Eiltempo

Ruckzuck neu

Bislang war Brückenbau ein Geduldsspiel. Jetzt aber lassen sich viele Brücken mit neuer Technik in wesentlich kürzerer Zeit errichten

Von Volker Bormann

Wiepke ist eine 200-Seelen-Gemeinde in der Altmark und liegt an der Zichtauer Bäke, einem kleinen Bächlein. Verkehrstechnisch ist der Ort eigentlich gut erschlossen. Wer auf der B71 zwischen Magdeburg und Salzwedel unterwegs ist, käme zwangsläufig hindurch. Wenn da die alte Gewölbebrücke über die Bäke nicht gewesen wäre.

Sie stammte aus dem Jahr 1910 und war so marode, dass eine neue Brücke fällig war. Ende Mai 2022 began-

nen die Bauarbeiten, weshalb die B71 ein halbes Jahr lang komplett gesperrt werden musste. Das bedeutet in beide Richtungen kilometerlange Umleitungen über die weitläufig verstreuten Nachbardörferchen. So geht das derzeit tausendfach in Deutschland: Schon vor zehn Jahren beurteilte das Deutsche Institut für Urbanistik etwa 10.000 von 67.000 kommunalen Brücken als nicht mehr sanierungsfähig, sodass sie ersetzt werden müssten. Etwa 19 Prozent der Brücken waren »nicht ausreichend« und »ungenügend«. Dazu



Mit Fertigbauteilen lassen Brücken sich weit rascher bauen als mit hergebrachten Methoden. Nur bei sehr großen und hohen Brücken funktioniert dies noch nicht

Foto: Max Bögl

kommen knapp 40.000 Brücken an Bundesautobahnen und Fernstraßen wie der B71, von denen viele grundsaniiert oder ersetzt werden müssen. Die Folgen: massive Verkehrsbehinderungen, Staus, Zeitverlust und erhöhte Abgaslast. Je nach Lage und Verkehrsbedingungen zieht der Neubau einer Brücke sich gern auch mal über knapp zwei Jahre. Zwei Mandanten von Leinemann Partner haben nun wichtige Innovationen im Brückenbau angeschoben.

Bei der Osnabrücker Unternehmensgruppe Echterhoff hat man etwas gegen derart lange Bauzeiten unternommen. Wofür konventionelle Brückenbauer 180 Tage benötigen, das ist bei Echterhoff-Expressbrücken in 19 Tagen erledigt, wie etwa an der A1 bei Unna die Brücke am Afferder Weg. »83 Prozent des CO₂-Fußabdrucks, den ein Brückenbauerwerk in seiner Lebenszeit hinterlässt, entstehen durch Verkehrsstaus während seiner Bauzeit«, erklärt Theo Reddemann, Geschäftsführer bei Echterhoff. Die enorm kurze Bauzeit der Expressbrücken sei daher ein substantieller Beitrag zum Klimaschutz. Der Clou: Die Expressbrücken von Echterhoff werden aus Fertigteilen zusammengesetzt. Das führt nicht nur zu rasant kurzen Bauzeiten, sondern ermöglicht es auch, bessere Betonqualitäten einzusetzen. Die Fertigteile lassen sich zudem in ortsnahen Werken herstellen, sodass die Transportwege kurz und die Belastung anderer Brücken beim Transport gering gehalten werden können. Und: Die Brücke ist als sogenannte Regelbauweise anerkannt, sie benötigt daher keine Zulassung im Einzelfall.

Foto: Echterhoff



Echterhoff-Expressbrücke über die A3 bei Hamminkeln

Was aber macht die Fertigteil-Bauweise so viel schneller? Sie erspart viele aufwendige Schalarbeiten an der Baustelle, die beim konventionellen Brückenbau für die Brücke selbst und für Hilfskonstruktionen erforderlich sind. Natürlich müssen auch einige Bauteile der Echterhoff-Expressbrücken an Ort und Stelle einbetoniert werden. Aber die Fertigteile dienen dabei zugleich als Schalung, die einfach in der Brücke bleibt. Diese sogenannte verlorene Schalung erspart es, herkömmliche Schalelemente nach dem Guss zeitraubend wieder zu demontieren.

Brücken im Eiltempo liefert auch Max Bögl, ein großes, familiengeführtes Traditionsunternehmen aus Neumarkt in der Oberpfalz. Die Bögl-Modulbrücken bestehen ebenfalls aus Fertigteilen und sind innerhalb von etwa 60 Arbeitstagen im Einschichtbetrieb errichtet. Die Module sind so entworfen, dass sie an Ort und Stelle nur noch verlegt und zusammengespannt zu werden brauchen. Max Bögl kommt dadurch weitgehend ohne zusätzlichen Beton aus umliegenden Betonwerken aus, mit dem etwa bei herkömmlicher Bauweise Bauteile einbetoniert werden. »Ortbeton taugt nicht für unsere Ansprüche«, erklärt Claus Berndorfer, der bei Max Bögl die Modulbrücken mitentwickelt hat. »Wir verwenden im Werk selbstverdichtenden Beton, der aus feinerem Material besteht und mit nur dem Minimum des nötigen Wassers angerührt wird. Er fließt wie Honig in die Gussformen und ist nach dem Aushärten wesentlich belastbarer und widerstandsfähiger als vor Ort gegossener Beton. Deshalb sind unsere Brücken auch ohne zusätzliche Abdeckung und Asphaltdecke direkt befahrbar«, sagt Berndorfer.

Die Bögl-Modulbrücken sollen denn auch 70 bis 100 Jahre halten. Zudem sind die Module notfalls austauschbar. Dazu muss nur die Verspannung gelöst werden, dann können schadhafte Module herausgehoben und ersetzt werden. Die Bauteile sind so präzise gegossen und mit CNC-Maschinen zurechtgeschliffen, dass sie sich perfekt aneinanderreihen lassen. Die erste Modulbrücke, die Max Bögl vor sieben Jahren als Pilotprojekt errichtet habe, sehe heute noch aus wie neu, schwärmt Berndorfer. Seit Kurzem haben die Bögl-Modulbrücken auch eine allgemeine Bauartgenehmigung. Damit sind Auftraggeber nicht mehr auf Einzelgenehmigungen angewiesen. Der Boom auf die Ruckzuck-Brücken kann kommen.

Krisen sind auch eine Chance zur Modernisierung

Von Ralf Leinemann

Wir leben in turbulenten Zeiten. Das drückt sich nicht nur in einer seit Jahrzehnten nicht mehr gekannten Inflationsentwicklung aus, sondern zeigt sich auch an vielen anderen Umständen. Was bisher als gesetzt und gesichert galt, ist nun plötzlich mit Fragezeichen versehen. Wird bestellte Ware oder Gerät noch zum vereinbarten Liefertermin ausgeliefert? Kommt es zu Verspätungen, oder fällt die Lieferung sogar ganz aus? Wird es genug Energie, vor allem Erdgas, für Produktion und Heizung geben? Sind bestimmte Produktionen in Anbetracht der urplötzlich dramatisch gestiegenen Energiekosten überhaupt in Deutschland noch rentabel?

Nachdem Russland durch seinen völkerrechtswidrigen Angriffskrieg gegen die Ukraine sich als ein staatlicher Akteur auf der Weltbühne herausgestellt hat, der bereit ist, sämtliche etablierten Rechtsregeln zu brechen, steht zudem die »Herrschaft des Rechts« als wesentliche Errungenschaft demokratischer und zivilisierter Nationen weltweit infrage. Das



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



Blockierter Suezkanal:
Auch scheinbar einfache Wege können sich plötzlich als unpassierbar erweisen

Recht des Stärkeren scheint eine fatale Renaissance zu erleben.

Auch unsere Wirtschaft macht die Erfahrung, dass Verträge in autoritativ oder diktatorisch regierten Ländern immer weniger gelten, weil sich die staatlichen Akteure dort das Recht herausnehmen, auch in zivilrechtliche Vereinbarungen willkürlich und zum eigenen Vorteil einzugreifen. Ökonomische Verträge werden damit zunehmend wie politische Vereinbarungen behandelt, die nach subjektiven Vorstellungen interpretiert, manipuliert und verbogen werden. Leider betrifft dies nicht nur Länder wie Russland, von denen man

schon immer wusste, dass dort keine Rechtsstaatlichkeit existiert, Gerichte lediglich eine Gerechtigkeitsfassade darstellen und keine unabhängige dritte Gewalt wie in demokratischen Ländern. Auch in China wird die Lage zunehmend kritisch gesehen, ohne dass Aussicht auf Besserung besteht. China ist allerdings eine der wichtigsten Wirtschaftsnationen weltweit, während Russland lediglich als (letztlich substituierbarer) Energielieferant gilt, im Übrigen aber wirtschaftlich für die EU fast bedeutungslos ist. Andere Länder wie Indien leiden unter dysfunktionalen Verwaltungsstrukturen und/oder sind stark korruptionsanfäll-

lig. Letzteres ist auch auf dem afrikanischen Kontinent oft zu konstatieren, nicht selten verbunden mit autokratischen Strukturen und ohne unabhängige Gerichtsbarkeit.

Für eine freiheitliche Gesellschaft ist dies eine besorgniserregende Vorstellung. Für Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte, die in unserer Demokratie traditionell dazu berufen sind, Interessen ihrer MandantInnen gerade auch gegenüber scheinbar übermächtigen Gegnern bzw. Vertragsparteien wie dem Staat (Bund, Länder, Gemeinden) und Staatskonzernen wie der Deutschen Bahn, Flughafengesellschaften oder

der Autobahn GmbH durchzusetzen, ist dies ebenfalls eine Zeitenwende. Staatliche Akteure haben immer die größere Ausdauer und finanziell beliebige Ressourcen. Das gilt erst recht im Hinblick auf Verträge mit ausländischen Staaten. Wir werden aufpassen müssen, dass das Abfassen und Verhandeln von Verträgen nicht zu einer Pflichtübung für die Compliance-Abteilung verkommt, während das Einhalten und die Interpretation von Verträgen sowie die Durchsetzung vertraglicher Rechte von Auftragnehmern (wie etwa ihre Bezahlung) letztlich unberechenbar werden und von den vorgesehenen vertraglichen Mechanismen de facto losgelöst werden. Die Killerlogik »es steht zwar im Vertrag, aber wir müssen es leider anders handhaben« ist nicht tolerabel.

Umso wichtiger scheint es, dass wir uns in Anbetracht dieser Entwicklungen ins Gedächtnis rufen, wie wertvoll die seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs geschaffenen demokratischen, rechtsstaatlichen Strukturen sind. Sicher besteht auch hier Reformbedarf. Gerade die öffentliche Verwaltung gilt in ihren hergebrachten Strukturen und der mangelnden Dienstleistungsmentalität längst als ineffizient und stark reformbedürftig. Die vor zwei Jahren gegründete Autobahn GmbH des Bundes schafft es zum Beispiel bis heute nicht, eine effiziente Fernstraßenverwaltung auf die Beine zu stellen, von dem dysfunktionalen Moloch Deutsche Bahn AG ganz zu schweigen.

Wenn jetzt alles auf den Ausbau der erneuerbaren Energien, die Umstellung auf eine strombasierte Wirtschaft und Mobilität fokussiert wird, darf man auf die neuen Ansätze gespannt sein, denn es muss nun außerordentlich schnell gehen. Seit Beginn des Ukraine-Kriegs sind diverse Beschleunigungsgesetze angestoßen worden, und einiges ist insbesondere im Bereich der planerischen Verfahren noch in der Pipeline. So verrückt es klingen mag: Die Krise im Energiemarkt, die

der russische Angriffskrieg jenseits der eminenten Bedrohung für Frieden und Freiheit ausgelöst hat, könnte einen Modernisierungsschub für Deutschland und wahrscheinlich auch die anderen westlichen Demokratien auslösen. Wenn es etwa gelänge, den Schwung des LNG-Beschleunigungsgesetzes und andere Maßnahmen des Sommers 2022 auch in die weiteren Projekte für den Ausbau unserer Infrastruktur in den Bereichen Mobilität und Energie fortzusetzen, könnte dies solch ein positiver Schub werden.

Eine Warnung scheint allerdings angebracht: Beschleunigte und effizientere Strukturen zeichnen sich nicht notwendigerweise dadurch aus, dass der Rechtsschutz nahezu abgeschafft wird. Er ist nun einmal das wesentliche Merkmal einer freien, demokratischen Gesellschaft und ein wichtiges Grundrecht. Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur muss immer auch einem vollwertigen Rechtsschutz unterliegen. Es spricht allerdings nichts dagegen, dass dieser Rechtsschutz mit kurzen Fristen für alle und auf Seite der damit befassten Gerichte mit kurzen Bearbeitungszeiten versehen wird. Hier hat sich vor allem die Verwaltungsgerichtsbarkeit in den letzten Jahrzehnten in besorgniserregender Weise verlangsamt, was dringenden Reformbedarf verdeutlicht. Vielleicht müssen Angelegenheiten von Planfeststellung, Baugenehmigung, Raumordnung und der Energieinfrastruktur hier ganz anders aufgestellt werden. Jahrelange Verfahrensdauern vor den Gerichten müssen der Vergangenheit angehören. Der Staat sollte sich nicht vorrangig damit befassen, wie der Rechtsschutz seiner BürgerInnen verkürzt wird, sondern mit der zugegebenermaßen weit schwierigeren Aufgabe, wie die tradierten, mittlerweile viel zu schwerfälligen Arbeitsweisen von Verwaltungen und Gerichten gestrafft werden. Darin liegt eine der wichtigen politischen Aufgaben in diesen turbulenten Zeiten.

Notarin geht online - ruckzuck videobeurkundet!

Von Eva-Dorothee Leinemann

Im Gesellschaftsrecht sind seit 01.08.2022 notarielle Videobeurkundungen und -beglaubigungen erlaubt, wenn ein örtlicher Bezug zur Notarstelle besteht. Bei Notarin Eva-D. Leinemann muss es also um eine Eintragung in das Handelsregister in Berlin gehen, oder der Anmeldende muss in Berlin wohnen. Unter diesen Voraussetzungen kann ein Präsenztermin entfallen, und die Beurkundung erfolgt per Videokonferenz mit der Notarin. Auch wenn Standard-Hardware auf Mandantenseite ausreichend ist - der Teufel steckt im Detail. Es müssen aktuelle Ausweispapiere vorhanden sein, auch die PIN des Personalausweises. Gegebenenfalls ist die Firewall zu überwinden. Die größte Hürde war aber, die Notar-App so anzuwenden, dass das Lichtbild aus dem Reisepass ausgelesen werden konnte. Zusammen mit Rechtsanwalt Timm Schoof hat Notarin Eva-D. Leinemann aber alle denkbaren Probleme durchgetestet und die anfänglichen Hürden vergessen. Jetzt sagt sie: »Ich freue mich, endlich online beurkunden zu können«, denn die Technik funktioniert.

Anwendungsbereich

Seit dem 01. August 2022 sind notarielle Beurkundungen zur Gründung einer GmbH oder UG (haftungsbeschränkt) sowie alle Anmeldungen zum Handels-, Genossenschafts- und Partnerschaftsregister online möglich. Wer etwa zum Geschäftsführer bestellt wird oder die Geschäftsadresse seiner Gesellschaft ändern möchte, muss die Notarin nicht mehr vor Ort aufsuchen, sondern kann die Beglaubigung von überall aus vornehmen lassen. Diese Beurkundungen erfolgen dann über das Videokommunikationssystem der Bundesnotarkammer (BNotK). Das ist sehr bequem für alle, die einen weiten Weg ins Notariat haben, oder wenn es sehr schnell gehen muss.

Unsere Notarin Eva-Dorothee Leinemann hat die Online-Gründung bereits durchgespielt. Wie läuft es dabei ab?

Die Notarin schickt den handelnden Personen einen Einladungslink, mit dem man sich für das notarielle Online-Verfahren registrieren kann. Sobald alle organisatorischen Vorfragen geklärt sind (sind z.B. alle Ausweise noch gültig?), kann die Videokonferenz von der Notarin terminiert werden. Für die Teilnahme an einem notariellen Online-Verfahren benötigt man einen PC, Laptop mit Webcam, Mikrofon und eine stabile Internetverbindung, ferner ein Smartphone mit NFC-Lesefähigkeit (heutzutage Standard bei Smartphones) und die Notar-App. Die Notar-App kann kostenlos in Apples App Store und im Google Play Store heruntergeladen werden.

Personalausweis und Reisepass erforderlich

Ganz wichtig: Auch bei Online-Beurkundung muss die Identität festgestellt werden. Man benötigt im Regelfall zwei gültige Ausweis- bzw. Passdokumente, um in der Videokonferenz rechtssicher notariell identifiziert zu werden. Das System der BNotK überprüft dabei sogar automatisch, ob das vorgelegte Ausweisdokument gefälscht oder gestohlen wurde.

- ☛ Deutsche Staatsangehörige benötigen den Personalausweis mit Ausweis-PIN und zusätzlich einen Reisepass. Die Ausweis-PIN wird standardmäßig im Rahmen der Ausstellung des Personalausweises übermittelt. Wurde der PIN-Brief verlegt, kann man online einen neuen PIN-Brief bestellen (www.pin-ruecksetzbrief-bestellen.de).
- ☛ Andere EU-Staatsangehörige: Unionsbürgerkarte mit EU-Personalausweis und zusätzlich ein geeigneter Reisepass.



Utensilien
der digitalen Beurkundung



Die Notar-App
liest den Reisepass aus

Notarin Eva-Dorothee Leinemann freut sich, dass ihr Notariat diese bequeme Möglichkeit für Beurkundungen ab sofort den MandantInnen anbieten kann: Wenn mittlerweile selbst Bankkonten online eröffnet werden können, ist die Online-Beurkundung ein wichtiger Schritt zur Vereinfachung von Rechtshandlungen, die routinemäßig anfallen. So können MandantInnen nun von überallher online in Berlin



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

Gesellschaften gründen, da die örtliche Bindung an das Notariat künftig entfällt.

Übrigens kostet die Online-Gründung fast dasselbe wie eine persönlich vorgenommene Gründung im Büro der Notarin. Es fällt lediglich zusätzlich eine Auslagenpauschale i. H. v. 25 Euro für das Beurkundungsverfahren über das Videokommunikationssystem bzw. 8 Euro für Beglaubigungen an.

Tunnelbau

Querung in der Tiefe: Tunnel unterm Fehmarnbelt

In dreißig Metern Wassertiefe entsteht derzeit eine neue Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland. Bevor hier aber ab Mitte 2029 Autos und Züge verkehren, sind technisch und rechtlich anspruchsvolle Aufgaben zu bewältigen



Die deutsche Baustelle bei Puttgarden auf der Insel Fehmarn: Derzeit laufen die Arbeiten am deutschen Portal und am Arbeitshafen

Fotos: ortophot/Femern A/S



Die Tunnelelemente werden unter Wasser zusammengefügt, nachdem sie aus dem Arbeitshafen herangeschleppt wurden

Zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der süd-dänischen Insel Lolland liegen 18 Kilometer Ostsee, in deren Boden auf ganzer Länge gerade eine enorme Rinne ausgebaggert wird: durchschnittlich 12 Meter tief und am Boden bis zu 50 Meter breit. Der Aushub von ca. 19 Mio. Kubikmetern wird anschließend größtenteils für die Landgewinnung auf dänischer Seite wiederverwendet.

Nachdem die Sohle der Rinne mit einem Kiesbett stabilisiert ist, bildet sie das Fundament für 89 Tunnelelemente, die in Rødbyhavn auf Lolland in einer eigens errichteten Fabrik aus Beton gegossen werden: Die Standardelemente sind 9 Meter hoch, 42 Meter breit und 217 Meter lang. Ein Standardelement ist breiter und länger als die meisten in der Ostsee eingesetzten Containerschiffe.

Nach Fertigung werden die jeweils 73.000 Tonnen schweren Tunnelelemente an beiden Enden mit wasserdichten Schotten versehen und mit Schleppern an die jeweilige Stelle im Fehmarnbelt transportiert. Dort werden sie von Schwimmkränen in den Tunnelgraben abgesenkt und auf anderthalb Zentimeter genau an das benachbarte Element angelegt. Zwischen den Schotten der benachbarten Tunnelelemente entsteht ein Zwischenraum, der zunächst mit Meerwasser gefüllt ist. Durch das Abpumpen dieses Wassers entsteht ein großer Unterdruck. Der Druckunterschied sorgt dafür, dass die beiden Elemente präzise und wasserdicht miteinander verbunden werden.



Thomas Hildebrandt,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht sowie
Vergaberecht, Hamburg



Rasmus Gersch,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Hamburg

Fotos: Femern A/S, Leinemann Partner



Vor dem Ausschachten wurden Spundwände rund um das künftige deutsche Tunnelportal gesetzt



Riesige Schwimmbagger bei der Arbeit

In den Tunnelelementen sind jeweils zwei Röhren für die Autobahn sowie zwei Röhren für den Bahnverkehr untergebracht. Eine weitere Röhre dient der Wartung und Versorgung. Außerdem werden alle zwei Kilometer Spezial-elemente verlegt, die zusätzliche Untergeschosse für die Tunneltechnik bereitstellen.

Zusammen ergeben diese Tunnelelemente am Ende den bis dato längsten Absenktunnel der Welt. Er wird Deutschland und Dänemark miteinander verbinden. Anspruchsvoll ist dieses internationale Projekt aber natürlich auch unter rechtlichen Gesichtspunkten – und genau hier kommen Leinemann Partner ins Spiel. Das Hamburger Büro von Leinemann Partner berät mit dem Team um Rasmus Gersch das bauausführende internationale Konsortium »Femern Link Contractors« bei unterschiedlichsten rechtlichen Fragestellungen. Im Fokus stehen dabei derzeit die baubegleitende Rechtsberatung auf deutscher Seite sowie die Gestaltung von Verträgen mit Nachunternehmern, Planern und Lieferanten. Hierbei, aber auch bei Rechtsfragen im Zusammenhang mit Gesetzesänderungen seit der Zuschlagserteilung im Jahre 2015, den aktuellen Preisentwicklungen bei Energie und Baustoffen oder selbst bei arbeitsrechtlichen Themen stehen Leinemann Partner den Femern Link Contractors stets mit Rat und Tat zur Seite. Es ist also auch juristisch eine Menge zu tun, bis man in sieben Minuten mit dem Zug und in zehn Minuten mit dem Auto von Fehmarn nach Lolland fahren kann.

Aufteilung eines Portfolios in Leipzig nach dem Wohnungseigentumsgesetz

Wohnimmobilien sind grundsätzlich eine sichere Geldanlage. Allerdings lässt sich deren Rendite mitunter elegant steigern. Das gilt vor allem für Gebäude in attraktiver Lage mit hochwertiger Ausstattung. Dann hat so mancher Immobilienbesitzer oder Investor die vielversprechende Option, seinen Immobilienbestand in Eigentumswohnungen zu teilen.

Die Teilung der Immobilien erfolgt nach dem Wohnungseigentumsgesetz (WEG). Nach § 8 Abs. 1 WEG kann der Eigentümer eines Grundstücks gegenüber dem Grundbuchamt das Eigentum mittels notarieller Urkunde in Miteigentumsanteile in der Weise teilen, dass mit jedem Anteil Sondereigentum verbunden wird.

Seit 2021 unterstützen Rechtsanwalt Michael Göger und Rechtsanwältin Shushanik Röcker vom Leinemann-Standort in Berlin einen britischen Investor, die Schultes Limited, bei der Aufteilung eines eindrucksvollen Immobilienportfolios in Leipzig nach dem WEG. Die Anwälte beraten den Mandanten dabei in allen rechtlichen Fragestellungen und begleiten den gesamten Abstimmungsprozess zwischen den Architekten, Behörden, Notaren und der Hausverwaltung.

Das Immobilienportfolio umfasst insgesamt 18 Mehrfamilienhäuser. Dabei handelt es sich teilweise um prächtige Altbauten in sehr gefragter Lage, die vornehmlich aus der Gründerzeit zwischen 1870 und 1914 stammen. Säulen, Kapitelle, Reliefs, Pilaster, Zierknäufe und gelegentlich bekrönende Aufsätze waren die Stilmerkmale dieser Zeit und prägen daher das Portfolio.

Besonderes Augenmerk war bei der vorliegenden Aufteilung von Wohneigentum auf den neuen § 250 des



Michael Göger,
Rechtsanwalt, Berlin



Shushanik Röcker,
Rechtsanwältin, Berlin



Leipzig im Dämmerlicht: Die Stadt verfügt über viele alte stilvolle Wohnbauten

Baugesetzbuchs (BauGB) zu legen. Er ist in seiner aktuellen Fassung am 23.06.2021 in Kraft getreten und regelt die Bildung von Wohnungseigentum in Gebieten mit angespannten Wohnungsmärkten. Hier nämlich kann die zuständige Behörde die Teilung von Wohnungseigentum untersagen.

Was ein Gebiet mit angespanntem Wohnungsmarkt ist, bestimmen die Landesregierungen durch Rechtsverordnung. Für Berlin hat der Senat bereits kurz nach Inkrafttreten des neuen § 250 BauGB eine entsprechende Verordnung erlassen. Somit bestand auch für Leipzig das Risiko, dass die sächsische Landesregierung eine solche Verordnung erlässt. Die Aufteilung des Immobilienportfolios wäre dann nur noch mit der Genehmigung der zuständigen Behörden realisierbar gewesen – und diese Genehmigung ist in der Regel nur schwer zu erhalten.

Das Leinemann-Team konnte mit den Leipziger Behörden jedoch auf direktem Wege klären, dass eine solche Verordnung in Sachsen – zumindest in naher Zukunft – nicht vorgesehen ist. Die reizvollen Schultes-Immobilien werden künftig also von Eigentümergemeinschaften verwaltet und bewirtschaftet, und der Investor kann sein Kapital in neue Projekte führen.

Mangelfritz bleibt draußen

Wie man als Auftraggeber Bauprobleme schon bei der Vergabe vermeidet

Seit Mitte Juni dieses Jahres kann die Hochschule der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (HGU) in Bad Hersfeld ihren dringend benötigten Erweiterungsbau nutzen: ein doppelstöckiges Hörsaalgebäude mit zwei Vorlesungssälen und weiteren Seminarräumen, alle multifunktional. Außerdem gibt es nun ein neues Wohn- und Schlafgebäude mit 55 Zimmern, von denen sechs barrierefrei sind.

Die reibungslose Erweiterung verdankt der Träger, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), einer professionellen Vorbereitung und Steuerung, an der auch das Kölner Büro von Leinemann Partner mit einem Team um Malte Offermann beteiligt war. Es unterstützte die DGUV bei der Durchführung der Vergabeverfahren als externe Vergabestelle und beriet auch bei baurechtlichen Themen während der Ausführung.

Bis auf eine Ausnahme verlief die Vergabe aller 30 Einzellose reibungslos. Das Zusammenspiel zwischen den engagierten Mitarbeitern der DGUV, der Architektengemeinschaft Dorbritz, Diehl, Schmees und Wagner sowie den Kölner Leinemann-Anwälten klappte ausgezeichnet. Dabei gelang es, die Bauherrin vor einem Problem zu bewahren, das Bauverzögerungen und jede Menge Ärger hätte bringen können:

Beim europaweit ausgeschriebenen Los der Bodenbelagsarbeiten stammte das günstigste Angebot nämlich von einem Unternehmen, das eine lange Geschichte von Mängelrügen und sogar Vertragskündigungen aus anderen Projekten mitbrachte. Einziges Zuschlagskriterium war der Preis. Es drohte die unangenehme Situation, dass ein schwieriger Auftragnehmer würde beauftragt werden müssen, was man lieber vermeiden wollte.

Vergaberechtlich ist dies eine durchaus knifflige Situation. Der Ausschluss eines Angebots von einem absehbar unzuverlässigen Bieter ist nur unter sehr strengen Voraussetzungen möglich, weshalb eine umfangreiche Recherche bei anderen öffentlichen Auftraggebern erforderlich war. Schließlich mussten stich-



Malte Offermann,
Rechtsanwalt, Köln



Das Hörsaalgebäude der DGUV noch als Rendering. Inzwischen steht der Bau und ist in Betrieb

festen Gründe gefunden werden, um eine zwar teurere, aber eben verlässliche Firma beauftragen zu dürfen.

Am Ende gelang es, insgesamt sieben Schulbauprojekte zu ermitteln, bei denen es wegen nicht vollendeter Arbeiten zu einer Kündigung dieses Bieters gekommen war. Die dadurch notwendigen Ersatzmaßnahmen hatten die Bauzeit der jeweiligen Projekte massiv verzögert, was gerade beim Bau von Schulen und Hochschulen angesichts feststehender Schul- und Studienzeiten zu besonderen Problemen führte.

Wegen der frustrierenden Erfahrungen mit dem unzuverlässigen Unternehmen gaben die öffentlichen Auftraggeber bereitwillig Auskunft, sodass genügend Nachweise für die mangelhaft erbrachten Leistungen und deren Folgen zusammenkamen. Damit konnte der fragliche Bieter in formal korrekter Weise vom Vergabeverfahren ausgeschlossen werden. Die DGUV wurde so vor einem Auftragnehmer bewahrt, der den reibungslosen Ablauf des Erweiterungsbaus höchstwahrscheinlich verzögert hätte. Angesichts der Vielzahl der vorangegangenen Kündigungen und mangels Aussicht auf Erfolg verzichtete der Bieter denn auch auf eine Vergabeüberprüfung. Alle Gewerke konnten damit durch die Bank ohne Nachprüfungsverfahren vergeben werden.

Dies zeigt, dass die von öffentlichen Auftraggebern nur sehr zurückhaltend genutzte Möglichkeit, einen Bieter wegen Schlechtleistungen bei anderen Projekten auszuschließen, mit entsprechendem Rechercheaufwand durchaus ein geeignetes Mittel ist, um Bauherren vor einem Störenfried auf der Baustelle zu bewahren. Angesichts der ohnehin unsicheren Zeiten durch die Maßnahmen zur Bekämpfung von Covid-19 und der Knappheit bei der Lieferung von Baumaterialien war der Ausschluss hier umso dringlicher. Öffentliche Auftraggeber können es sich nicht leisten, bei Bauprojekten mit einer sowieso schon anspruchsvollen Koordination einer Vielzahl von Baugewerken und -beteiligten sehenden Auges einen Problemauftragnehmer ins Boot zu holen.

Nach Fertigstellung fand am 13. Juni 2022 eine gut besuchte Eröffnungsfeier statt, mit symbolischer Schlüsselübergabe und allem, was man nach dem erfolgreichen Abschluss eines Projekts so feiert. Die zentrale Bildungseinrichtung der DGUV ist nun für die erfreulicherweise stetig steigenden Studierendenzahlen wieder bestens gerüstet.

Gas geben

Leinemann Partner sichern mit einem Beraterteam den Expressbau des ersten Flüssiggas-Anlegers in Deutschland

In höchster Eile entstehen in Norddeutschland derzeit vier Anlegestellen für schwimmende Flüssiggas-Terminals. Die erste wird Ende 2022 betriebsbereit sein. Sie liegt in Wilhelmshaven, wo ein Jahr später eine weitere derartige Anlage fertig sein soll. Flüssiggas wird in Fachkreisen als LNG abgekürzt, Liquefied Natural Gas.

Die Bundesregierung treibt den Bau der LNG-Terminals mit enormer Energie und rund 3 Mrd. Euro voran, um Deutschland im Zuge der Ukraine-Krise unabhängig zu machen von russischem Erdgas. Der ambitionierte Zeitplan für die Fertigstellung des Terminals bis zum Jahresende machte ein beschleunigtes Planfeststellungsverfahren, eine schnelle Vergabe unter Einhaltung sämtlicher vergaberechtlicher Vorgaben und eine reibungslose Abstimmung der Behörden mit dem Bauherrn notwendig.

Daher beriet ein Team unter der Federführung von Jarl-Hendrik Kues den Wasserbauspezialisten Depenbrock bei der Vergabe sowie bei sämtlichen baurechtlichen und vergaberechtlichen Fragen rund um die Projektierung des LNG-Terminals. Depenbrock baut den LNG-Terminal zusammen mit Kurt Fredrich Spezialtiefbau, Auftraggeberin ist NPorts, die landeseigene Hafengesellschaft Niedersachsen Ports.



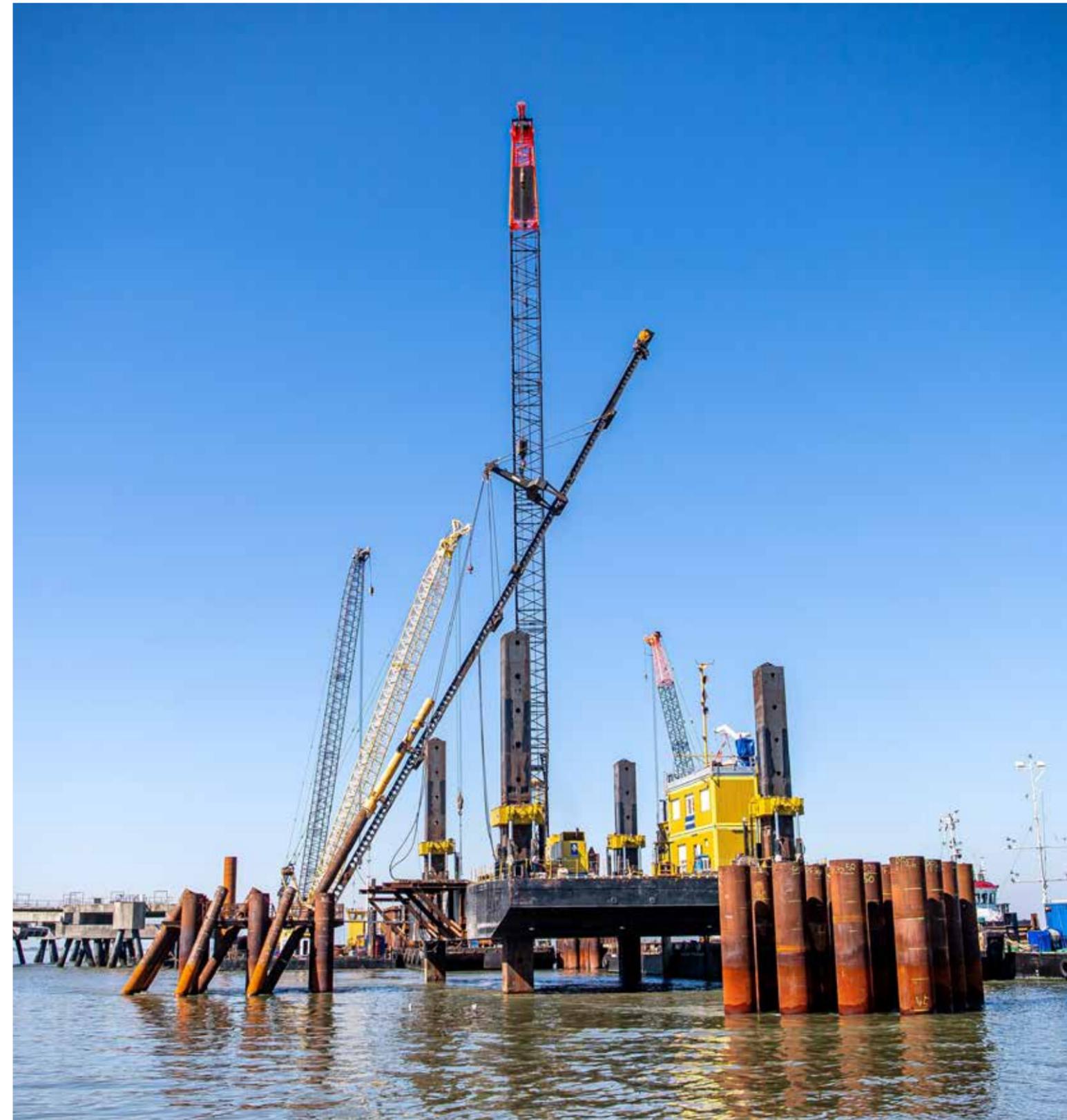
Jarl-Hendrik Kues, Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht sowie Vergaberecht, Frankfurt am Main

Für den rund 370 Meter langen Anleger müssen 150 Stahlpfähle mit einer Länge von 50 Metern 35 Meter tief in den sandigen Meeresboden gerammt werden. Nur dann ist der Anleger auch bei Extremwetter sicher. Das Bautempo ist rasant: Der erste Rammschlag dazu erfolgte Anfang Mai, inzwischen sind fast alle Pfähle gesetzt, und Depenbrock installiert die Betonplattformen des Anlegers und der Zugangsbrücke. Die Fertigteile dafür liegen schon bereit, sie sind aus Emden geliefert worden.

An dem Anleger soll dereinst die Hoegh Esperanza festmachen, eines von fünf schwimmenden Gas-Spezialschiffen (FSRU - Floating Storage Regasification Unit), die die Bundesregierung für die Dauer von zehn Jahren gechartert hat. Diese Importterminals nehmen das tiefgekühlte Flüssiggas der Liefertanker auf und erwärmen es, sodass es wieder gasförmig wird und in eine Gasleitung geleitet werden kann.

Weitere LNG-Terminals werden an der Unterelbe gebaut, in Brunsbüttel und in Stade. Sie sollen 2023 in Betrieb gehen. Außerdem sind Terminals an der Ostsee geplant, in Lubmin und in Rostock. Der Bau des Terminals in Stade ist gerade ebenfalls an Depenbrock vergeben worden. Um all diese Anlagen schnellstmöglich bauen lassen zu können, hatten Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat eigens das LNG-Beschleunigungsgesetz in Rekordzeit verabschiedet, sodass es innerhalb von drei Wochen, am 1. Juni 2022 in Kraft treten konnte.

Das Gesetz erlaubt es, bei besonderer Dringlichkeit mit Blick auf die Gasversorgung Deutschlands, Anlagen zu genehmigen und zu bauen, ohne dabei auf die zeitraubende Umweltverträglichkeitsprüfung Rücksicht zu nehmen. Auch die Beteiligungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Bundesnaturschutzgesetz, dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Energiewirtschaftsgesetz dürfen abgekürzt oder übersprungen werden. Verkürzt werden zudem die Vergabe-Nachprüfverfahren sowie die Aushang- und Auslieferfristen. Damit kann in der Not beim richtig Gas gegeben werden.



Noch ist der Anleger im Bau, die Stahlträger sind schon in den Meeresboden gerammt, die Aufbauten werden folgen. Gegen Jahresende sollen hier die ersten Gastanker anlegen



Flüssiggas wird in Spezialtankern transportiert, die ab November auch in Deutschland anlegen können

Wohnungsbau

Wetteifern um den besten Weg

Sozialer Wohnungsbau geht auch ökologisch. Das zeigt die landeseigene Berliner Gesellschaft Berlinovo Immobilien GmbH in ihrem jüngsten Projekt



Die neuen Berlinovo-Bauten im Computerbild: Bald schon sollen sie stehen: hell, freundlich, umweltverträglich und mit Mieten, die auch für kleine Portemonnaies erschwinglich sind

Wohnraum wird derzeit teuer gehandelt: Den Anbietern bringt er passable Renditen auf ihr eingesetztes Kapital, vielen Mietern und Familien wird er hingegen zu einer erheblichen finanziellen Belastung. Der Neubau von bezahlbarem Wohnraum gilt unter Wirtschaftsfachleuten als wirksamstes Mittel gegen die Mietpreisexplosion. In Berlin müssten nach Einschätzung von Wohnungsmarkexperten jährlich 20.000 Wohnungen gebaut werden, um allein den Bedarf zu decken, der durch den Zuzug entsteht.

Den feinen Unterschied macht das Wort »bezahlbar«. Hochwertiger, sehr teuer zu vermietender Wohnraum entsteht wie von selbst überall dort, wo er sich leicht vermarkten lässt, etwa in den Metropolen und Gutverdiener-Gegenden. Als »bezahlbar« gehandelter Wohnraum, also solcher für untere und mittlere Einkommen, bietet der Wirtschaft hingegen keinen vorrangigen Investitionsanreiz. Deshalb sollen besonders die städtischen Wohnungsgesellschaften diesen Wohnraum bereitstellen.

Die Berlinovo Grundstücksentwicklungs GmbH (BGG) plant und baut als 100-prozentige Tochter der landeseigenen Berlinovo Immobilien GmbH bezahlbaren Wohnraum in Berlin. Auch die Vermietung und Bewirtschaftung der Objekte erfolgt über sie.

Derzeit entwickelt die BGG Apartmenthäuser unter anderem für Studierende, Senioren, Geflüchtete und Be-

schäftigte. Um die Vergabe – und damit die schnelle Umsetzung – der Bauprojekte zu optimieren, wurde im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung im Frühjahr 2022 eine Rahmenvereinbarung geschlossen, die über vier Jahre läuft und in der sich insgesamt fünf Vertragspartner auf das Ziel verpflichten, kosteneffizienten, ökologisch verantwortungsvollen Wohnraum von hoher Bauqualität zu schaffen. Das daraus umzusetzende Investitionsvolumen beträgt über die nächsten vier Jahre rund 700 Mio. Euro. Rechtsanwalt Thomas Kirch und Rechtsanwältin Anne Müller von Leinemann Partner haben die BGG im Vorwege sowie bei der Rahmenvereinbarung selbst rechtlich beraten.

Kern der Vereinbarung ist die Generalübernahme von Bauprojekten im gesamten Berliner Stadtgebiet. Die fünf Vertragspartner wurden über ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb gefunden. Dies ließ den Bietern großen Spielraum mit Blick auf die Art und Weise, wie sie die geforderten Vorgaben verwirklichen wollten. Angeboten wurden dann auch verschiedenste Bauweisen – vom Modulbau bis zum Holzständerbau. Hierbei waren Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Die BGG ging nämlich neue Wege und hatte als Zuschlagskriterium auch die CO₂-Bilanz und den Einsatz erneuerbarer Energien vorgegeben. Das Verhandlungsverfahren erwies sich dabei als besonders vorteilhaft für das gewünschte Produkt: Die Bieter sicherten nämlich im Wettbewerb um den Zuschlag eine immer höhere Qualität zu.

Am Ende standen fünf Rahmenvertragspartner, bei denen die BGG sich sowohl auf die Errichtung qualitativer als auch nachhaltiger Apartmentgebäude verlassen kann. Die Vertragspartner sollen die Apartmenthäuser nun rasch errichten. Dabei sind weitere Miniwettbewerbsergebnisse zwischen den Partnern vorgesehen, im Zuge derer um Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit gewetteifert wird. Geplant ist die Fertigstellung des sogenannten Politprojektes, mit dem bereits begonnen wurde, im 2. Quartal 2024.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Berlin



Anne Müller,
Rechtsanwältin, Berlin

Fotos: Lechner/lichtecht.de, Leinemann Partner

Unentbehrlich für die Vergabepaxis.

Vorteile auf einen Blick

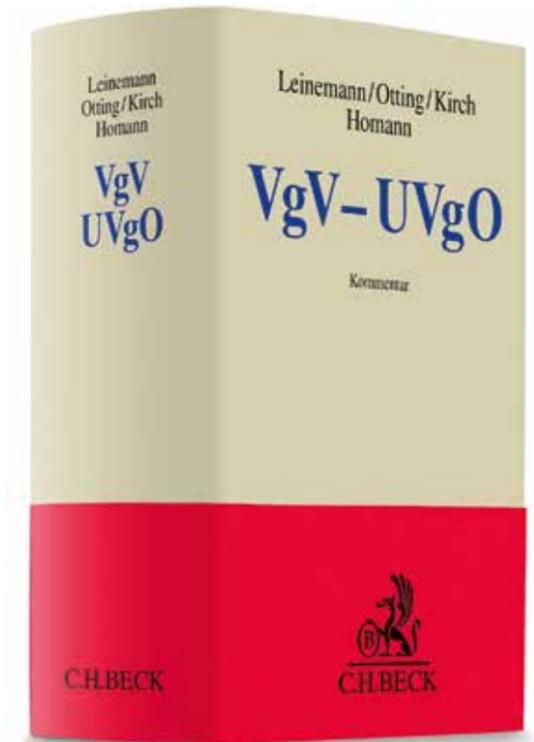
- **Gemeinsame Kommentierung von VgV und UVgO zeigt Parallelen wie Unterschiede auf**
- **Inkl. Sonderregelungen z.B. für Katastrophenfälle oder wegen Störungen der Lieferketten**
- **Praxisorientiert und wissenschaftlich fundiert zugleich**
- **von einem breiten Team von Autorinnen und Autoren aus der Vergabepaxis**

Die umfassende Grundlage

Die seit 2016 geltende **Vergabeverordnung** (VgV) stellt die Grundlage für alle Vergabeverfahren dar, bei denen keine Bauleistungen beschafft werden. Das neue Werk kommentiert die VgV und die **Unterschwelvenvergabeordnung** (UVgO) umfassend und praxisgerecht. Es orientiert sich dabei eng an der hier besonders wichtigen **vergaberechtlichen Rechtsprechung**. Mit der gemeinsamen Kommentierung von VgV und UVgO wird die Vielzahl der **Parallelen** ebenso deutlich wie **Unterschiede** und Gemeinsamkeiten in der Rechtsanwendung **ober- wie unterhalb der Schwellenwerte**. Die EU-Richtlinien und die Rechtsprechung des EuGH werden besonders berücksichtigt.

Praxisorientierte Informationen

Bei den Erläuterungen zur UVgO im Bereich der rein nationalen Vergabeverfahren finden auch **Ländervorschriften und Entscheidungen der Zivilgerichte** aus den einstweiligen Verfügungsverfahren Berücksichtigung. **Sonderregelungen** z.B. anlässlich der Covid-19-Pandemie, wegen **Störungen der Lieferketten**, drastischer Materialpreisanstiege etwa in Folge des Ukraine-Kriegs oder aus anderen Gründen werden an den entsprechenden Stellen berücksichtigt.



Leinemann/Otting/Kirch/Homann
VgV – UVgO

2023. Rund 1000 Seiten.
In Leinen ca. € 179,-
ISBN 978-3-406-64725-3
Neu im Februar 2023

☰ beck-shop.de/11513464

Erhältlich im Buchhandel oder bei: beck-shop.de | Verlag C.H. BECK oHG · 80791 München | kundenservice@beck.de | Preise inkl. MwSt. | 174992

facebook.com/verlagCHBECK linkedin.com/company/verlag-c-h-beck twitter.com/CHBECKRecht

Neckartalbrücke

Brücke auf Wanderschaft

Ein Teil des neuen Neckartalübergangs bei Heilbronn wurde bewusst neben die Spur gebaut. Seit Anfang 2022 liegt sie endlich richtig. Die Verschiebung ist ein Technik-Rekord

Ein Koloss aus Stahl und Beton, 820 Meter lang, fast so schwer wie fünf Eiffeltürme zusammen, haben deutsche Brückenbauer Anfang 2022 quer zur Fahrtrichtung verschoben: um exakt 21,74 Meter an die endgültige Position neben eine bereits fertiggestellte Spannbetonbrücke.

Ort des Geschehens: die Bundesautobahn A6 in den Neckartalauen zwischen Neckarsulm und Heilbronn. Sinn der Sache: den alten vierstreifigen Neckartalübergang ersetzen und die Autobahn dabei auf sechs Fahrstreifen erweitern, während der Verkehr weiterläuft. Methode: erstens, eine neue Teilbrücke bauen, aber neben dem alten Neckartalübergang und neben der eigentlichen Trasse. Zweitens, die alte Brücke abtragen und an ihrer Stelle eine neue Teilbrücke errichten. Drittens, die zuerst neben der alten Brücke errichtete Teilbrücke mit einem Litzenzugsystem per Querverschiebung an ihre neue Schwesterbrücke heranziehen.

Dafür muss man wissen: Die gesamte Konstruktion überspannt am Ende das Neckartal, und zwar nicht nur den Fluss selbst, sondern auch einen weiten Teil der Neckarauen, in denen unter anderem der Fluss verläuft. Fluss und Auen haben eine Breite von knapp anderthalb Kilometern. Das verschobene Fünf-Eiffelturm-Stück reicht dabei nur für den Landteil, für den Sprung über den Neckar war ein weiteres, 510 Meter langes Brückenbauwerk erforderlich. Es entstand ebenfalls neben der alten Brücke und wurde vier Wochen nach der Vorlandbrücke gleichfalls querverschoben. Technisch war das ähnlich aufwendig, jedoch wog das kürzere Stück »nur« 20.000 Tonnen und damit gerade mal so viel wie zwei Eiffeltürme.

Wie aber verschiebt man Stahl-Beton-Kolosse wie die Vorlandbrücke über die Neckarwiesen? Dafür werden zunächst einmal Zugseile an dem Bauwerk befestigt. Dann schlägt die Stunde der hydraulischen Litzenheber. Das sind Spezialmaschinen, deren Klemmbacken die Stahlseile packen und sie millimeterweise in die Richtung ziehen, in die das Bauwerk wandern soll. Die Brücke gleitet dabei auf teflonbeschichteten Stahlplatten. Wenn alles planmäßig funktioniert, lassen sich anderthalb Meter pro Stunde auf



Oliver Homann,
Fachanwalt für Vergaberecht sowie für Bau- und Architektenrecht, Köln

diese Weise bewältigen. Für den Umzug der Vorlandbrücke waren elf Litzenheberpaare erforderlich, an jeder zweiten Brückenpfeilerachse eines. Noch nie zuvor wurde ein so großes und so schweres Bauwerk so weit verschoben. Die beauftragten Unternehmen waren hier technische Vorreiter.

Als die Brückenteile dann an Ort und Stelle waren, begannen die Straßenbauarbeiten. Die Elemente mussten an ihrer endgültigen Position eingepasst, verbunden und die Zufahrten hergestellt werden. Seit diesem Sommer rollt nun der Verkehr.

Ein Leinemann-Team um den Kölner Partner Oliver Homann hat das Projekt baubegleitend betreut. Hierbei wurde nicht nur die gesamte Talquerung realisiert, sondern seit 2017 wird über 25 km der Autobahn A6 von 2 auf 3 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung unter laufendem Verkehr ausgebaut. Neben dem Neckartalübergang werden 81 weitere Bauwerke, darunter Über- und Unterführungen, Durchlässe, Verkehrszeichenbrücken, Lärmschutzwände sowie Regenrückhaltebecken saniert bzw. errichtet.

Diese Baumaßnahmen sind Teil des ÖPP-Projekts »Verfügbarkeitsmodell BAB A6, AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg«, das außer den Ersatzneubauten auch die Finanzierung der Baumaßnahme sowie den Erhalt und Betrieb des insgesamt 47,2 km langen Autobahnabschnitts für einen Zeitraum von 30 Jahren vorsieht. Auftraggeber ist der Bund, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Südwest, Auftragnehmer des Gesamtprojekts ist die eigens hierfür gegründete Projektgesellschaft ViA6West. Das Volumen des gesamten ÖPP-Projekts umfasst rund 1,3 Mrd. Euro, rd. 600 Mio. Euro erfordert der Bau.

Diese Baumaßnahmen sind Teil des ÖPP-Projekts »Verfügbarkeitsmodell BAB A6, AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg«, das außer den Ersatzneubauten auch die Finanzierung der Baumaßnahme sowie den Erhalt und Betrieb des insgesamt 47,2 km langen Autobahnabschnitts für einen Zeitraum von 30 Jahren vorsieht. Auftraggeber ist der Bund, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Südwest, Auftragnehmer des Gesamtprojekts ist die eigens hierfür gegründete Projektgesellschaft ViA6West. Das Volumen des gesamten ÖPP-Projekts umfasst rund 1,3 Mrd. Euro, rd. 600 Mio. Euro erfordert der Bau.

Foto: Leinemann Partner



Noch liegt die neue Trasse links neben der Spur. Aber während auf der rechten Seite der Verkehr rollt, wird die neue Fahrbahn Millimeter für Millimeter an ihr Gegenstück herangezogen



Kurz darauf geschieht mit der eigentlichen Neckarbrücke dasselbe: Sie gleitet fein säuberlich an ihre Endposition



Geschafft! Rund 1,3 Kilometer Fahrbahn sind an ihrem vorgesehenen Ort. Nach den Anschlussarbeiten war die Querung der Neckarau bereit für den Verkehr

Fotos: ViA6West

Service vom Feinsten

Warum im Berliner Friedrichstadt-Palast auch bei der Einlasskontrolle Weltklasse-Niveau gefragt ist



Im Showbusiness setzt der Friedrichstadt-Palast weltweit Maßstäbe: eine der größten Bühnen überhaupt, ein heb- und senkbares Wasserbecken, Kostümzauber und eine außergewöhnliche Tanzkompanie

Foto: Ralph Larmann



Der Friedrichstadt-Palast strahlt in die Berliner Nacht. Der Bau stammt aus den 80ern des vergangenen Jahrhunderts, sein berühmter Vorgänger stand ein paar Meter weiter rechts

Gesang, Tanz, Schauspiel, Akrobatik – all diese Bühnenkünste erfordern besondere Talente, und natürlich ist das eine Binsenweisheit. Mit den Künstlerinnen allein ist ein Abend im Varieté, in der Oper oder im Theater jedoch nicht zu machen. Wer verkauft die Tickets? Wer kontrolliert sie? Wer steht hinter dem Tresen für Sekt und Häppchen und wer an der Garderobe?

In der Bühnenwelt sind für diese Tätigkeiten sogenannte Vorderhausdienste zuständig, die qualifiziertes Personal erfordern. Aufgrund des Publikumskontaktes erwarten die Verantwortlichen des Berliner Friedrichstadt-Palastes von den MitarbeiterInnen sogar Besonderes: Neben dem zuvorkommenden Umgang mit Gästen und einem stillvollen Auftreten sollte das Personal der Vorderhausdienste Auskunft zu allen Fragen rund um die laufende Grand Show sowie das Haus geben können.

Leinemann Partner haben als langjährige Partner des Friedrichstadt-Palastes bei der Vergabe der Vorderhausdienste unterstützt, um diesem Anspruch an Service und Gastfreundlichkeit gerecht zu werden.

Der Friedrichstadt-Palast trägt seinen heutigen Namen erst seit 1947, hat aber als große Berliner Bühne bereits mehr als 100 Jahre Tradition. Das bekannte und seit 2020 unter Denkmalschutz stehende Gebäude mit den bunten Fenstern und dem Federbusch-Schriftzug ist ein Bau aus DDR-Zeiten. Das Gebäude wurde fünf Jahre vor dem Fall der Mauer fertiggestellt, nachdem der Vorgänger-Bau am Schiffbauerdamm 1980 wegen starker Setzungen der verfaulten Fundamentpfeiler geschlossen werden musste.

Bei der Gründung und dem Bau des damaligen Theaters standen zwei große Namen Pate: der Regisseur und Theaterbetreiber Max Reinhardt sowie der Architekt und Bühnenbildner Hans Poelzig. Die beiden gestalteten nach dem Ersten Weltkrieg eine ehemalige Markthalle zu einem imposanten Theater um, das 1919 als »Großes Schauspielhaus« eröffnet wurde. Der Name war Programm: Max Reinhardt selbst, aber auch damalige Theatergrößen wie Erik Charell und Erwin Piscator inszenierten hier. Nachdem die

schweren Kriegsschäden 1945 notdürftig repariert wurden, eröffnete die Zauberkünstlerin Marion Spadoni den Bau als Palast-Varieté wieder. Obwohl sie sich bereits 1947 wieder als Direktorin zurückzog, gilt sie als erste Intendantin des Friedrichstadt-Palastes.

Heute steht der Friedrichstadt-Palast für außergewöhnliche Showunterhaltung und ein einzigartiges Programm. Extravagante Kostüme und atemberaubende Bühnenbilder verbreiten den entsprechenden Glamour in der Hauptstadt. Die Bühne misst über 2.800 Quadratmeter und ist damit die größte der Welt. Der Zuschauerraum bietet 1.899 Sitzplätze inkl. vier Rollstuhlplätzen. Nicht zuletzt ist der Palast an der Friedrichstraße aufgrund der mehrteiligen ZDF-Fernsehserie »Der Palast« einem breiten Publikum bekannt.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Berlin

Dem Ruf und der Bedeutung des Friedrichstadt-Palastes entsprechend mussten interessierte Unternehmen im Vergabeverfahren umfassende Erfahrungen in den geforderten Leistungsbe-
reichen nachweisen.



Simon Gesing,
Rechtsanwalt, Berlin

Insbesondere nach den mehrmonatigen Schließungen während der Corona-Pandemie sollen die qualitativ hochwertigen Vorderhausdienste dazu beitragen, dass den BesucherInnen ein Abend im Friedrichstadt-Palast und ein Besuch der Grand Show für immer im Gedächtnis bleibt.

Foto: manovankohr/AdobeStock, Leinemann Partner

Start-up intern

Im Hamburger Dezernat des Partners Hauke Meyhöfer haben junge, ambitionierte Anwälte zusammengefunden, die eine bewährte Strategie der Kanzlei fortführen – solides Wachstum aus eigener Kraft. Dabei zeigt sich: Was vor Jahren gut war für den Teamleiter, davon profitieren heute alle im Team. Ein Doppelporträt

Von Volker Bormann



Vom Büro am Hamburger Standort bietet sich ein besonderer Blick auf die Binnenalster

Wachstum ist ein Erfolgsmerkmal, das zeigt sich auch bei Leinemann Partner. Der Beratungsbedarf im Bau- und Vergaberecht steigt stetig, deshalb bekommen regelmäßig junge Anwälte in der Kanzlei ihre Karrierechance – und sie nutzen sie. Ein Beispiel dafür ist das junge Team um den neuen Juniorpartner Hauke Meyhöfer in Hamburg.

Vor sieben Jahren kam Meyhöfer zu Leinemann Partner. Er ist Baurechtler durch und durch, schon sein Vater ist Fachanwalt in diesem Gebiet. Das hat ihn früh in Kontakt mit der Materie und mit der Baubranche gebracht.

Meyhöfer hat in Kiel studiert, das anschließende Rechtsreferendariat beim Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht durchlaufen mit Stationen in den Baukammern des Landgerichts Kiel und des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts, einer auf Immobilienrecht spezialisierten Großkanzlei in Hamburg sowie beim Deutschen Generalkonsulat in Atlanta, Georgia, in den USA.

Schon vor und während des Studiums verbrachte er mehrere Auslandsaufenthalte in den USA und in Paris. Hier hat er neben dem Auslandsstudium unter anderem als Hilfslehrer an einem französischen Gymnasium gearbeitet. Seine Auslandsaufenthalte hätten ihn vor allem Eigenständigkeit gelehrt. »Die Herausforderungen, an unbekanntem Orten in fremder Sprache Fuß zu fassen, erforderten manches Mal eine gute Portion Geschick und Kreativität«, sagt Meyhöfer, und wer vor einer Schulklasse besteht, der erwirbt eine Art »Bühnenerfahrung«. Diese Fähigkeiten möchte er heute im Anwaltsberuf nicht missen.

Eine Frage des Respekts

Bei Leinemann Partner hat ihm gleich gefallen, dass sein damals betreuender Partner Bastian Haverland ihm von Beginn an Fälle und Verfahren eigenverantwortlich anvertraut hat, statt ihn nur im Hintergrund zuarbeiten zu lassen. »Als An-

Foto: Andreas Schumacher

walt muss man bereit sein, Entscheidungen zu treffen, und darf sich nicht hinter anderen verstecken«, sagt Meyhöfer. Das lernt man aber nicht, wenn man im »Backoffice« arbeitet und nur ausnahmsweise mit zu größeren Gerichtsterminen darf.

Als junger Anwalt muss man sich zunächst einen gewissen Respekt bei Mandanten und älteren Kollegen erarbeiten. Das ist keine Kleinigkeit vor allem in der Baubranche, in der es auch mal etwas direkter und rauer zugeht. Umso wichtiger ist es, in brenzligen Situationen sachlich zu bleiben. Meyhöfer erinnert sich an einen Verhandlungstermin mit Mandanten und deren Bauunternehmer, in dem es auch um die Frage der Wirksamkeit von dessen AGB ging. Der Unternehmer entgegnete dem damals dreißigjährigen Meyhöfer: »Meine AGB habe ich schon so lange, da sind Sie noch um den Weihnachtsbaum gehüpft.« Dass das Alter weder bei Anwälten noch bei AGB ein Qualitätsmerkmal ist, war dem Unternehmer offenbar nicht bewusst. »In solch einer Situation geht einem manches durch den Kopf, was man am liebsten erwidern würde. In der Sache bringt dich so was aber selten nach vorne«, erklärt Meyhöfer.

Inzwischen ist Meyhöfer bekannt für seinen guten Draht zu den Mandanten. Sie schätzen es, dass sie ihn jederzeit kontaktieren können und keine verkopften, sondern praktische Lösungsvorschläge für ihre aktuellen Probleme am Bau erhalten. Er empfindet sich auch mehr als Businesspartner denn als Jurist. Dazu gehört es, sich in wirtschaftliche und bautechnische Belange einzuarbeiten und sie ins Juristische zu übersetzen. Das gilt auch für die Beratung bei der Vertragsgestaltung und bei der Baubegleitung. Der richtige Ton und eine frühzeitige Einschaltung des Anwalts, bevor das Kind in den Brunnen gefallen ist, könne so manchen später vor Gericht geführten Rechtsstreit vermeiden, sagt Meyhöfer. Das betont er auch in seinen Inhouse-Schulungen, die er regelmäßig bei Bauunternehmen und öffentlichen Auftraggebern hält. Hierbei schätzt er besonders den Austausch mit Bau- und Projektleitern, weil der Bau doch meistens ganz anders gelebt wird, als der Jurist oder der Gesetzgeber sich das vorstellen oder wünschen.

Mehr Verantwortung, eigenes Team

Als Baurechtsanwalt erlebt man immer wieder spannende Fälle, sei es rechtlich oder mit Blick auf die Begebenheiten. Meyhöfer berichtet von einem Rechtsstreit aus seiner Anfangszeit: Er vertritt ein mittelständisches Bauunternehmen bei der Geltendmachung von Werklohn für die Rohbauarbeiten an einem städtischen Schwimmbadneubau. Für die Erstellung der Klage übersandte die Mandantin per Umzugsunternehmen 24 Umzugskartons voller Unterlagen. Trotzdem gelang es – auch dank hervorragender Zusammenarbeit mit dem damaligen Projektleiter der Mandantin – in kurzer Zeit, eine Millionenklage auf den Weg zu bringen und dabei diverse Nachtragspositionen technisch und juristisch ausführlich aufzuarbeiten. Der Aufwand zahlte sich aus, weil die Erläuterungen dazu von Anfang an Hand und Fuß hatten. Meyhöfer erzielt daher einen tollen Vergleich, noch bevor das Gericht die langwierige Beweisaufnahme startete. Die Mandantin war zufrieden.

Foto: Nadin Tornow



Hauke Meyhöfer (l.) und Niklas Koschwitz im Gespräch mit dem LP-Magazin

Nach und nach hat Meyhöfer sich eine eigenständige geschäftliche Basis unter dem Leinemann-Dach erarbeitet. Das erforderte einerseits Unterstützung und ermöglichte andererseits noch mehr eigenen Gestaltungs- und Entscheidungsspielraum. Seit Juli 2022 ist er daher Juniorpartner in der Kanzlei und führt seither sein eigenes, kleines Team, das von der gemeinsamen Sekretärin Justine Berthold auch in Stresszeiten auf zuverlässige und ruhige Art unterstützt wird.

Niklas Koschwitz gehört als Associate dem Team an. Er ist 29 Jahre jung, ehemaliger Leistungssportler und vorwiegend befasst mit Angelegenheiten aus dem privaten Bau- und Architektenrecht sowie dem öffentlichen Bau- und Planungsrecht. Koschwitz hat ebenfalls in Kiel studiert mit einem Schwerpunkt auf Staat und Verwaltung. Mit seiner Kompetenz im öffentlichen Recht passt Koschwitz perfekt in die Nische, die Meyhöfer mit seinem Team neben dem privaten Baurecht abdeckt. Von Anfang an betreut Koschwitz als eigenständiger Sachbearbeiter eigene Mandate. Die einzelnen Verfahrensschritte, Taktiken und Argumentationen stimmt das Team regelmäßig intern ab. »Hier herrscht eine Atmosphäre der Hilfsbereitschaft, Kollegialität und Offenheit«, berichtet Koschwitz. Sein Chef ermögliche ihm frühzeitigen Kontakt zu Mandanten. Das ist gleichermaßen vertrauens- wie sinnvoll: »Nur so lernt man das«, sagt Koschwitz.

Selbstständiges und eigenverantwortliches Arbeiten – das gilt nicht nur für den Umgang mit Mandanten. Koschwitz schätzt, dass etwa 40 Prozent der von ihm betreuten Fälle Gerichtsverfahren sind. Besonders stolz ist er auf eine Baugenehmigung, die er nach nur sieben Monaten für seinen Mandanten erfolgreich erkämpft hat, obwohl die Genehmigungsbehörde ein Vorhaben auf dieser Fläche zunächst noch kategorisch ausgeschlossen hatte.

Nach seinen Zielen gefragt, antwortet Koschwitz: »Ich will erst einmal meinen Stil finden und mich als Anwaltpersönlichkeit entwickeln.« Das gefällt auch Thomas Hildebrandt, dem Leiter des Hamburger Leinemann-Standorts. Sein Kommentar: »Das Team Meyhöfer scheint ein guter Boden für junge Anwältinnen und Anwälte zu sein.«

Schnelle Rechtshilfe für Ukraine-Flüchtlinge



Vladislava Zdesenko, Igor Zarva (LL.M.) und Shushanik Röcker (LL.M.) (v.l.) unterstützen seit einigen Monaten die Hilfesuchenden

Nach wie vor sind die drastischen Folgen des Ukraine-Kriegs spürbar, vor allem für die Flüchtenden. Ein Team unseres Berliner Standorts schloss sich vor kurzer Zeit zusammen, um Hilfe zu leisten.

Vladislava Zdesenko, Shushanik Röcker und Igor Zarva unterstützen seit einigen Monaten die Hilfesuchenden bei juristischen Angelegenheiten – denn neben der Versorgung mit Unterkünften und Lebensmitteln stellt auch die Rechtsberatung einen wichtigen Teil der Erstversorgung dar. Betroffene haben oft mit existenziellen Problemen zu kämpfen, die auch rechtliche Fragestellungen betreffen: vom Asyl- und Bleiberecht über die Beantragung staatlicher Hilfeleistungen bis hin zu vielen anderen Rechtsgebieten.

Daneben stand auch die sprachliche Unterstützung im Vordergrund, insbesondere wenn es darum geht, Bescheide vom Amt zu übersetzen, Anträge zu stellen oder Anlaufstellen zu finden, die bei Themen wie Aufenthalt, Arbeitserlaubnis oder medizinischer Hilfe beraten. Diverse Hilfsangebote sowie Informationsquellen stellen zum Beispiel verschiedene Anwaltvereine bereit.

»Es ist selbstverständlich für uns, zu helfen«, betont Igor Zarva, der selbst in der Ukraine aufgewachsen ist und Familienangehörige dort hat. Das Gefühl, etwas zurückgeben zu können, ist Motivation genug, ebenso wie die große Dankbarkeit, die man erfährt.

Das Team vom Berliner Standort bietet auch weiterhin Unterstützung für Hilfebedürftige an und hofft, durch dieses positive Beispiel auch weitere Kollegen zum Mitmachen zu bewegen – weil jede Hilfe zählt. Nadin Tornow

Neue Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte



Martin Grochowski, Berlin



Carina Jakob, München



Fabian Koschmieder, Berlin



Yannic Linnemann, Berlin



Widar Ebner, Hamburg



Julia Hoffmann, Hamburg



Merle Kammer, Hamburg



Sylvio Lange, Berlin



Charlotte Luisa Meyer-Lang, Berlin

Fotos: Nadin Tornow, Leinemann Partner, privat

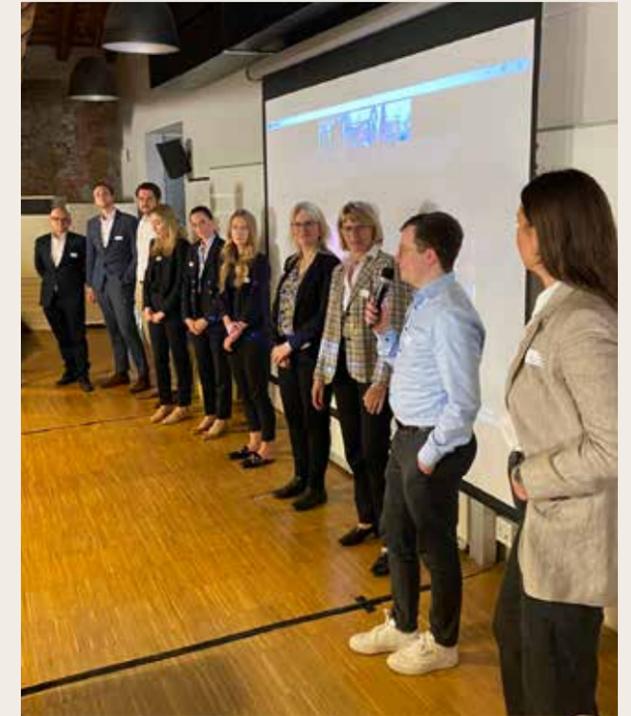
Social Events



Endlich wieder gemeinsam tagen!

Das jährliche Retreat führte in diesem Jahr Ende April in die Nähe von Mailand. Im traumhaften Ambiente eines großen italienischen Palazzo erfreute sich die Leinemann-Family an verschiedenen kulinarischen Highlights – auf ein abendliches Barbecue folgten anderntags beim Galadinner italienische Spezialitäten.

Neben Programmteilen zur Unternehmensstrategie und persönlichen Weiterbildung gab es interessante Gastvorträge: Christoph von Marschall, außenpolitischer Chefkorrespondent des Berliner Tagespiegel, und Wolfgang Bosbach, ehemaliger CDU-Bundestagsabgeordneter, lösten muntere Diskussionen zu politischen Themen aus, die viele Anregungen mit sich brachten. Auch die Begeisterung, an der Marktspitze an Deutschlands Umbau zur Klimaneutralität mitzuwirken, und der Rückblick auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr beflügelten die tolle Atmosphäre.



Anlässlich des traditionellen **Kanzleiausflugs** trafen sich unsere Kolleginnen und Kollegen vom Berliner Standort im brandenburgischen Jüterbog. Unter dem Motto »Italia deliziosa – köstliches Italien« wurden italienische Delikatessen verkostigt und ein Rundgang durch die historische Altstadt unternommen.

Fotos: Leinemann Partner



Wilhelm Klotzek, *Große Liegende*, 2022, Stahl, Lack, 280 × 40 × 73 cm

Wilhelm Klotzek in Reutlingen

Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst unterstützt den Kunstverein Reutlingen bei der Ausstellung »Wilhelm Klotzek. Palais-Palais!« Wilhelm Klotzek ist ein Bildhauer aus Berlin. Seine Werke befassen sich vielfach mit den »Havarien und Merkwürdigkeiten des Lebens, der Kunst und der Architektur«. Im Frankfurter Büro von Leinemann Partner ist seit Langem eine seiner lebensgroßen Zigarettenfiguren zu sehen, die Skulptur »An der Ecke« aus dem Jahr 2017. Die Originalität dieser Zigarettenfiguren sorgt immer wieder für heitere Gesichter.

In Reutlingen gelang es dem Kunstverein zunächst während der Corona-Phase nicht, genügend Förderer für die Ausstellung zu mobilisieren. Als der Hilferuf aus Reutlingen kam, sagte die Leinemann-Stiftung aber sofort zu, denn Wilhelm Klotzeks Arbeiten verdienen es, auch außerhalb seiner Berliner Heimat ausgestellt zu werden. In Reutlingen erfolgt nun eine große Präsentation von vielen seiner wichtigen Werke. Die Ausstellung ist bis zum 08. Januar 2023 in den Wandel-Hallen, Eberhardstraße 14 in Reutlingen, zu sehen.

Marion Eichmann: Sight.Seeing Bundestag

Im Reichstagsgebäude eröffnete Mitte Juni 2022 eine spektakuläre Ausstellung der Künstlerin Marion Eichmann. Sie arbeitet vorwiegend auf Papier, skizziert zunächst ihre Motive vor Ort, macht daraus Zeichnungen im Atelier und collagiert diese schließlich mit farbigem Papier und Karton. Dabei werden die Arbeiten jeweils in einen Rahmen eingepasst, der in das Motiv durch überlaufende Elemente mit einbezogen wird. Zahlreiche Arbeiten bestehen auch aus mehreren, zusammengesetzten Rahmen.

2021/22 erhielt Marion Eichmann über Monate hinweg freien Zugang zu den Parlamentsgebäuden des Deutschen Bundestags in Berlin: Sie nutzte die Zeit, um die ihr interessant erscheinenden Motive in ihrer typischen Art künstlerisch umzusetzen. Daraus ist eine sehr umfangreiche Ausstellung mit Motiven aus dem Inneren des Parlamentsbetriebs entstanden, die im 2. Halbjahr 2022 im Reichstagsgebäude und in der Galerie Tammen in Berlin zu sehen ist. Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst hat den umfangreichen Katalog maßgeblich finanziert, in dem fast alle entstandenen Werke abgebildet sind.

Hatje Cantz Verlag, 2022. 160 Seiten,
ISBN 978-3-7757-5227-5, 34 €



Marion Eichmann, *Konferenzraum* (2022)



Marion Eichmann, *U 5* (2021)



Ausstellungsansicht »Queens of Structure« vor der TU Dresden, Mai 2022

Queens of Structure

Im Grenzbereich von Kunst und Ingenieurwesen bewegt sich die Ausstellung »Queens of Structure«, die vom 20. Oktober bis 27. November 2022 in Basel auf dem The-

aterplatz stattfindet. Es geht um die Präsentation der Leistungen engagierter Bauingenieurinnen aus Vergangenheit und Gegenwart. Allzu oft wird in dem sehr männlich dominierten Bauingenieursberuf der Beitrag der Ingenieurinnen übersehen. Mit dieser Ausstellung werden Projekte von

16 Bauingenieurinnen gewürdigt, die einen weit gefächerten Tätigkeitsbereich repräsentieren. Die Positionen aus diversen Themenfeldern machen die Vielfalt der Herausforderungen und die individuellen Herangehensweisen sichtbar.

Es handelt sich um eine Wanderausstellung, die erstmals im Sommer 2021 an der Technischen Universität Berlin, danach in Dresden präsentiert wurde. Für die Ausstellung in der Schweiz wurden noch Arbeiten der Schweizerinnen Madeleine Weber und Salome Hug ergänzt. Im Außenraum vor dem Theater Basel werden die porträtierten Bauingenieurinnen auf frei stehenden Tafeln vorgestellt. Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst hat dieses interessante Projekt zur besseren Darstellung des weiblichen Beitrags im Bauingenieurwesen gern unterstützt.

Mehr Informationen unter
queens-of-structure.org

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 | 3.995 €

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