

02
23



Magazin

Die Last mit der Schwerlast



LEINEMANN PARTNER
RECHTSANWÄLTE



Carbonbeton

Technisch und wirtschaftlich konkurrenzfähig, trotzdem ein Nischenprodukt

Schwebezustand

Rendsburg hat sein bekanntestes Wahrzeichen zurück

Schiedsgericht

Volkswagen wehrt Nachforderungen zu Kraftwerksbau ab

Für Rechtssicherheit im Bauvertragsrecht – neu im Dezember 2023

Mit der 8. Auflage 2024 auf dem neuesten Stand zur VOB/B:

- Bietet Orientierung über die rechtlichen Grundlagen, vor allem über die VOB/B und das BGB-Bauvertragsrecht im Inland und zu den FIDIC-Conditions im Auslandsbau
- Der Leitfaden durch die Auslegung unklarer Funktionalitätsklauseln, fehlerhafter Leistungsbeschreibungen und Risikoübertragungen
- Mit Empfehlungen für Vertragsklauseln und Hinweise auf unwirksame Klauseln
- Enthält viele Rechenbeispiele zur Veranschaulichung von Nachtragskalkulation und Bauzeitnachträgen
- Verständliche Darstellung der Verzahnung zwischen BGB-Bauvertragsrecht und VOB/B
- Neu in der 8. Auflage, u.a.: Darstellung der Rundschreiben zu den Folgen des Ukraine Kriegs und der Preisgleitklauseln sowie der neuesten Rechtsprechung dazu

Leinemann, VOB/B-Kommentar – neben vielen anderen Titeln enthalten im Modul Werner Privates Baurecht Premium auf Wolters Kluwer Online.

Jetzt Modul 30 Tage gratis testen.

Auch im Buchhandel erhältlich

 Wolters Kluwer

Mehr Infos:

shop.wolterskluwer-online.de/baujuristen-angebot →



ISBN 978-3-8041-5492-6, ca. € 189,-

Onlineausgabe ca. € 10,29 mtl.
(im Jahresabo zzgl. MwSt)

Liebe Leserin, lieber Leser,

in dieser Ausgabe des LP Magazins zeigen wir die ganze Bandbreite von Themen, die von unseren anwaltlichen Teams bearbeitet werden.

Industriebau, Ausschreibung von Fahrrad-Leihsystemen, die Beschaffung von Lernplattformen, von Softwarelösungen zum Liegenschaftsmanagement, der Umzug des NDR-Landesfunkhauses in Kiel, die Schwebefähre in Rendsburg und die Modernisierung des Campus der Ruhr-Universität Bochum sind nur eine Auswahl der vielen Vorhaben, mit denen Deutschland sich modernisiert und erneuert. Umso schöner, dass wir überall als anwaltliche Berater beteiligt sind.

Im letzten Heft konnten wir uns freuen, dass Leinemann Partner mittlerweile auf über 100 AnwältInnen gewachsen sind. Damit zählen wir nach den aktuellen JUVE-Rankings erneut zu den 50 größten deutschen Kanzleien. Allerdings ist keine der Top-50-Kanzleien auf nur so wenige Rechtsgebiete fokussiert wie wir. Auch bleiben wir bei unserem Prinzip, nur als Anwaltskanzlei zu agieren, also insbesondere keine Leistungen der Steuerberatung oder Wirtschaftsprüfung anzubieten. Beschaffen, Bauen und Immobilienrecht – das ist und bleibt unser Beratungskern. Und natürlich führen wir stän-

dig Hunderte von Verfahren vor Gerichten und Schiedsgerichten.

An allen unseren Standorten finden eine Menge von Events statt, über die wir in diesem Heft wieder gerne berichten. Auch die Kunstförderung durch die Leinemann-Stiftung hat interessante Neuigkeiten. Hinzu kommt das Interview mit Christian von Ulmenstein: Leinemann Partner sind über die Jahre hinweg immer organisch gewachsen, sodass es eine Besonderheit darstellt, wenn er seine bisherige Kanzlei bei uns eingebracht hat und seine Erfahrungen mitteilt.

Darüber hinaus greifen wir zwei aktuelle Themen auf: Das Problem der viel zu lange dauernden Genehmigung von Schwertransporten und die noch zu selten genutzte Möglichkeit, die Bewehrung im Beton mit Carbon anstelle von Stahl durchzuführen. Und: Zwei Anzeigen kündigen an, dass zwei von Leinemann-Autoren mitverfasste große Kommentare zum Ende des Jahres 2023 neu erscheinen, der VOB/B-Kommentar in 8. Auflage und die 1. Auflage eines neuen Großkommentars zur VgV und UVgO.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre und freue mich auf Ihre Anregungen unter LPmagazin@leinemann-partner.de.

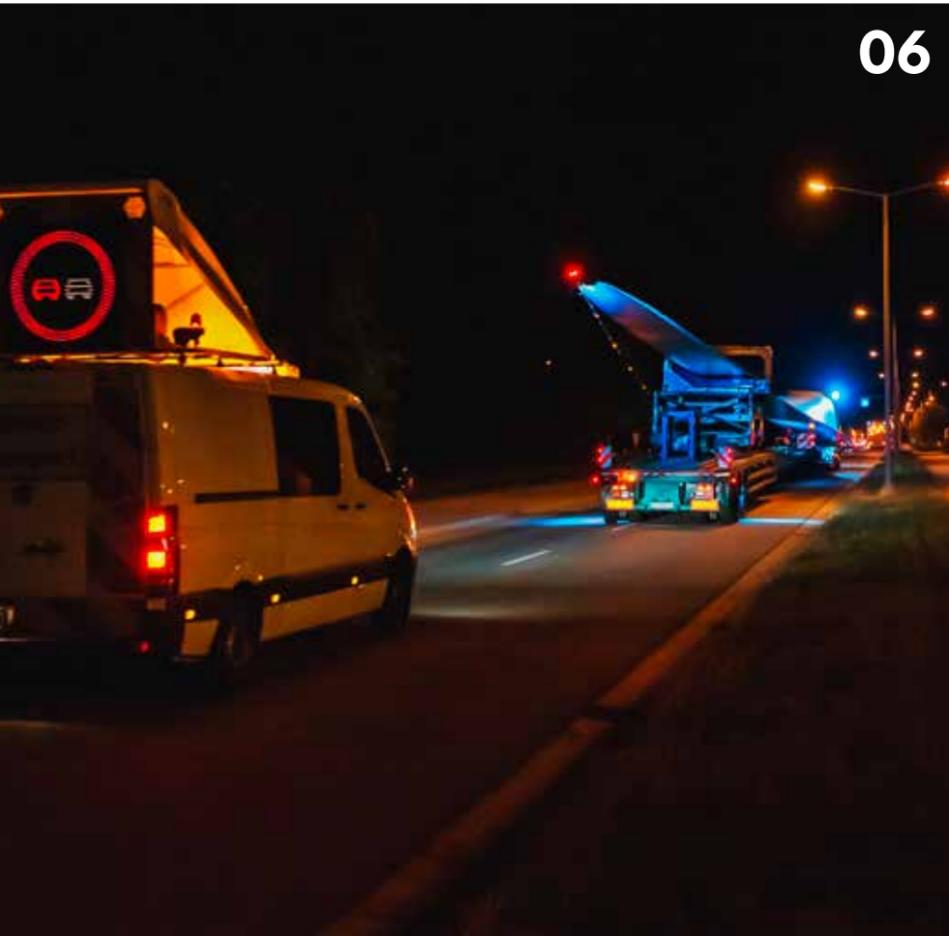


Ihr Ralf Leinemann



Inhalt

#02/2023



06



10



18



22



16



25



36

06 Neue Software soll es richten

Wie die Autobahngesellschaft des Bundes den Genehmigungsstau für Großraum- und Schwertransporte beheben will

10 »Wir sind die Tester für eine Betaversion«

Interview mit Klaus Pietack, dem Geschäftsführer von Colossus Logistics

12 Langsamstarter Carbonbeton

Vernünftigerweise sollte Beton längst mit Carbon bewehrt sein statt mit Stahl. Das ist auch preislich konkurrenzfähig. Dennoch kommt das Geschäft mit dem Zukunftsbaustoff nur schleppend in Gang

14 Notariat

Sinn und Zweck einer notariellen Vorsorgevollmacht

16 Aktuelle Projekte

- 16 **Thomas Hildebrandt – Die Fähre schwebt wieder:** Rendsburg hat eines seiner Wahrzeichen zurück
- 18 **Ralf Leinemann – Ein Kraftwerk vor dem Schiedsgericht:** Volkswagen wehrt Nachforderung ab
- 20 **Thomas Kirch & Moritz Schmidt – Digitales Liegenschaftsmanagement:** Beschaffung einer modernen Softwarelösung
- 21 **Jochen Lüders & Sebastian Jakobi – Neu in der Berliner City West:** Hochhaus Ecke Kurfürstenstraße, Schillstraße und An der Urania bekommt ein neues Gesicht
- 22 **Marco Michael Hohensee & Marisa-Therese Golz – Mathe lernen leicht gemacht:** Beschaffung einer Lernplattform für deutsche Auslandsschulen
- 24 **Oliver Schoofs & Mark von Dahlen – Modernisierung Schritt um Schritt:** Bochumer Ruhr-Universität wird erneuert
- 25 **Thomas Kirch & Anne Müller – Freie Fahrt in Halle** an der Saale, bald auch mit Leihfahrrädern
- 26 **Bastian Haverland, Hauke Meyhöfer & Niklas Koschwitz – Ein neues Landesfunkhaus für Schleswig-Holstein**
- 28 **Jarl-Hendrik Kues – Mit Tempo 250 über Berg und Tal** beim Bahnprojekt Stuttgart 21
- 30 **Stefan Erdmann – Ganz aus Holz:** Umweltfreundliches Seminargebäude der Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau und Arboristik
- 32 **Kanzlei-News**
»Das passt alles klasse zusammen!« Interview mit Christian von Ulmenstein
- 34 **Neue Gesichter, Auszeichnungen & Social Events**
- 38 **Kunst-Projekte und Förderungen**

Impressum

<p>Herausgeber Leinemann & Partner Rechtsanwälte mbB, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg, Köln, München</p>	<p>Art Direction Daniel Bognár, danielbognar@ damentennis.com</p>
<p>Redaktionsleitung (v.i.S.d.P.) Ralf Leinemann, Leinemann & Partner Rechtsanwälte mbB</p>	<p>Lektorat & Schlussredaktion Marion Linszen</p>
<p>Redaktion Volker Bormann, vb@ kommunikationskontor- hamburg.de Telefon 040 – 57206310</p>	<p>Redaktionsanschrift Leinemann & Partner Rechtsanwälte mbB Friedrichstr. 185–190 10117 Berlin Telefon 030 – 206419-0 lpmagazin@ leinemann-partner.de www.leinemann-partner.de</p>
	<p>Druck Gotteswinter und Aumaier GmbH Joseph-Dollinger-Bogen 22 80807 München</p>

Neue Software soll es richten

Wie die Autobahngesellschaft des Bundes den Genehmigungsstau für Großraum- und Schwertransporte beheben will

Von Volker Bormann



W

Wer in den zurückliegenden zwölf Monaten auf Schwerlasttransporte angewiesen war, brauchte gute Nerven. Anfang Mai 2023 lagen nach Informationen des Handelsblatts 15.000 Genehmigungsanträge bei der Autobahngesellschaft, Bearbeitungsdauer damals zwischen acht und zwölf Wochen. In den Niederlanden sind es gerade einmal bis zu fünf Tage.

Die Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft waren durch den hohen Genehmigungsstau fatal und bremsen nicht nur die Energiewende aus. Windradflügel, Brückenteile, Maschinen und schweres Gerät konnten nur mit erheblicher Verzögerung transportiert werden. Vor allem der Export war damit wesentlich behindert, weil die Güter die deutschen Häfen nicht mehr in angemessener Zeit erreichten. Dabei gelten Liefertempo und Liefertreue neben der Qualität als ein wesentlicher Vermarktungsvorteil deutscher Güter. Auch die Autobahngesellschaft selbst war betroffen und konnte nicht einmal in eigener Sache Fahrt aufnehmen, da die Transportgenehmigungen, etwa für Bauteile zur Instandsetzung von Autobahnbrücken, ebenfalls liegen blieben.

Startschwierigkeiten

Die Not war so groß, dass 29 Wirtschaftsverbände im Januar 2023 die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte gründeten und es schließlich im Mai dieses Jahres zu einem Krisengespräch im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Betroffenen aus der Logistik- und Baubranche kam. Im BMDV liegt

die Zuständigkeit der Autobahngesellschaft, die 2018 als deutsche GmbH des Bundes unter dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gegründet wurde. Der Grundgedanke war seinerzeit eigentlich plausibel: Die bundeseigene GmbH soll das Autobahnnetz zentral managen und damit auf mittlere Sicht die 16 landeseigenen Autobahngesellschaften ersetzen: Autobahn aus einer Hand, sozusagen. Vor allem die Instandhaltung der mehr als 13.000 Autobahnkilometer sollte durch die Zentralisierung einfacher werden, inklusive der Reparatur der vielen maroden Brücken und kaputt gefahrenen Fahrbahnen.

Doch seit ihrem Start Anfang 2021 hat die Autobahngesellschaft einen schweren Stand. Laufende Bauarbeiten konnten aus vergaberechtlichen Gründen nicht einfach in ihre Obhut überführt werden. Die Autobahngesellschaften der Länder müssen die Arbeiten bis zum Abschluss weiterbetreiben und damit weiterexistieren. Scheuers Rechnung ging fortan nicht mehr auf: Ursprünglich hätten die Fachleute der Landesgesellschaften den Pool für die Belegschaft der Bundesautobahngesellschaft bilden sollen. Da diese aber in den Ländern weiter gebraucht wurden, fehlt ihre Expertise in der neu gegründeten Bundesgesellschaft in Berlin, die in der Folge mit Personalmangel zu kämpfen hatte. Auch bei den IT-Systemen hakte es.

Kommunikationsprobleme

Auch wenn, es darum ging, sich zu erklären und etwa Verständnis für

Schwerlasttransporte



»Was hilft es, wenn der Transport selbst zwar rasch genehmigt wird, es aber dafür bei der geforderten Begleitung hakt.«

Dirk Siewert, Logistik-Fachmann vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie

Foto: HDB//Bollhorst



Mühsames Vorankommen: Ein Schwertransporter mit einem Windturbinenflügel wartet auf die Möglichkeit zur Weiterfahrt

die Probleme einer frisch gegründeten Einheit zu wecken, stellte die Gesellschaft sich ungeschickt an. Anfragen konnten lange nur an eine zentrale E-Mail-Adresse der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit geschickt werden und blieben oft unbeantwortet.

Seit Ende August soll nun alles besser sein: Die lange Bearbeitungsdauer von acht bis zwölf Wochen für Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten gehört der Vergangenheit an, wenn man der Darstellung der bundeseigenen Autobahngesellschaft glaubt. Dank des seit Anfang Juli in Betrieb genommenen neuen Bearbeitungsmoduls GST.Autobahn sei auch der Bearbeitungsrückstau abgebaut worden. Wie es hieß, würden Anträge künftig innerhalb weniger Tage erledigt.

Damit setzt die Autobahngesellschaft erste Abmachungen um, die beim runden Tisch im BMDV getroffen worden waren: Dazu gehörten schnellere Anhörung und Genehmigung, größere Abmessungen,

Beschränkung der Zahl der Begleitfahrzeuge aufs absolute Minimum.

Restprobleme

Dirk Siewert, Logistik-Fachmann vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, sieht die Bemühungen der Autobahngesellschaft grundsätzlich auf gutem Wege. »Das neue digitale System ist allerdings sehr scharf eingestellt und teilweise nicht praktikabel, sodass viele Anträge etwa nur deshalb abgelehnt werden, weil beispielsweise nur ein einziger Parameter geringfügig überschritten ist«, erklärt er.

Der schlechte Zustand von Straßen und Brücken führt dabei häufig zu grotesken Routen und wirtschaftlichen Belastungen für die Transportunternehmen, deren Kunden und letztendlich auch für die Umwelt. Es sei schon bedenklich, wenn die genehmigte Fahrtroute am Ende tausendzweihundert Kilometer beträgt, statt der optimalen Strecke von 200 Kilometern. »Schwerlasttransporte sind

aufgrund der Vielzahl von einzuhaltenden Randbedingungen und anzuhörenden Behörden ein sehr komplexes Thema«, erklärt er. »Was hilft es, wenn der Transport selbst zwar rasch genehmigt wird, es aber dafür bei der geforderten Begleitung hakt. Für Kunden wie die Bauindustrie haben Schnelligkeit und Planbarkeit höchste Priorität.«

»Die Lage bleibt weiter angespannt«, bestätigt Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der Seehafenbetriebe. »Belastend bleiben die oft schwer nachzuvollziehenden, bürokratischen Auflagen, an die die Genehmigungen geknüpft werden«. Hier müssten die Regeln grundsätzlich überarbeitet werden, um etwa geringfügige Unterschreitungen der Ladungsabmessungen und Gewichte unbürokratisch zu ermöglichen sowie bundeseinheitliche und kalkulierbare Gebührenkriterien für die behördliche Anwendung festzulegen. Mit der neuen Software allein ist es also noch nicht getan.

Foto: Andreas Guhl/Adobe Stock

»Wir sind die Tester für eine Betaversion«

Schwertransporte sind das Geschäft von Klaus Pietack. Er ist Geschäftsführer von Colossus Logistics, einem Unternehmen aus Wustermark in Brandenburg. Im Interview erläutert er die Widrigkeiten, die zu überwinden sind, damit seine Fahrzeuge überhaupt rollen dürfen. Und er hat eine klare Vision davon, wie echte Digitalisierung aussehen müsste

Interview: Volker Bormann



Klaus Pietack erhofft sich von dem geplanten Baustelleninformationssystem weitere Verbesserungen

LP Magazin: Wie sieht das derzeit bei Ihnen im Unternehmen aus, wenn Sie bei der Autobahngesellschaft einen Schwertransport genehmigen lassen müssen?

Klaus Pietack: Ich würde nicht sagen, dass man bei der Autobahngesellschaft schon am Ziel ist, aber sie sind auf einem sehr guten Weg. Wenn wir uns die Lage vor den Sommerferien anschauen, war das alles noch eine mittelschwere Katastrophe, die Bearbeitungszeiten waren unerträglich lang.

Was hat sich denn gebessert?

Es hakt noch an vielen kleinen Dingen, es gibt einfach zu viele Ablehnungen wegen Kleinigkeiten. Die Baustellenkoordination funktioniert noch in keinster Weise, es gibt im Grunde kein Baustellenmanagement und kein funktionierendes Baustelleninformationssystem. Wir wissen also nicht, welche Baustellen uns erwarten. Es gibt immer Überraschungen. Daran arbeitet man, zum nächsten Jahr im Januar soll bei der Autobahn GmbH ein neues, bundeseinheitliches Baustelleninformationssystem starten.

Derzeit kommen Ihre Fahrer also bei genehmigten Touren an Baustellen, die nicht im Streckenplan stehen?

Sagen wir es mal vorsichtig: Das passiert regelmäßig. Allerdings nicht derart, dass wir losfahren und dann drauf stoßen, aber wir fahren jede Strecke vorher nochmal ab, so wie es Auflage ist bei großen Transporten, und dann erleben wir es aber auch, dass abends um 20:00 Uhr die Strecke noch frei ist, und um 22:00 Uhr ist da plötzlich eine Baustelle.

Läuft die Genehmigung denn jetzt flotter?

Also der Genehmigungsstau hat sich stark reduziert. Die Zeiten sind auf ein halbwegs erträgliches Maß gesunken, aber da ist noch Luft. Gerade bei richtig großen Sachen dauert das tatsächlich immer noch zu lang. Die Autobahn GmbH NL Nordost gibt heute eine

durchschnittliche Bearbeitungsdauer von vier Tagen an. Bei kleinen Transporten mit geringfügigen Überschreitungen – bisschen Höhe, bisschen Breite, kleinen Gewichtsüberschreitungen – stimmt diese Zahl. Bei großen Transporten dauert es tatsächlich deutlich länger, begleitet von vielen Ablehnungen. Wir haben jetzt zum Beispiel einen Transport von Berlin nach Madrid: Die Genehmigungen in Frankreich, Spanien, selbst von der Stadt Madrid, liegen vor. Es geht um einen ehemaligen Grenz-Wachturm der DDR, der sollte eigentlich am dritten November in Madrid eintreffen. Wir haben für Deutschland heute wieder eine Ablehnung bekommen. Wir hatten mit 4,30 Meter Breite beantragt, 4,75 Meter ist die Durchfahrtsbreite, 50 Zentimeter ist neuerdings der Sicherheitsabstand – da haben wir fünf Zentimeter zu viel für den südlichen Berliner Ring und auf der A9 ein ähnliches Problem. In diesem Genehmigungsverfahren haben wir schon so viele Ablehnungen, dass wir zeitweise den Überblick verloren haben.

Heißt das, Sie müssen sich jetzt einen neuen Weg ausdenken und wieder einen Antrag stellen?

So ist es. Abgelehnt ist abgelehnt, wir müssen einen Änderungsantrag stellen, damit der Genehmigungsprozess reaktiviert wird. Und das fördert natürlich auch die Antragsflut. Das Verfahren ist einfach nicht ordentlich digitalisiert. Ein anständiges digitales System sollte erkennen: Die anderen Werte sind alle in Ordnung, es gibt nur für Teilstrecken Änderungen. Aber nein, es wird alles wieder von vorn geprüft.

Sollte so ein System nicht eine genehmigungsfähige Route auswerfen können?

Das gibt es alles. Aber man hat sich bei der Autobahn GmbH gegen eine solche Lösung entschieden. Jetzt ist es aber das erklärte Ziel. Wir arbeiten schon mit einem solchen Programm, das noch im Beta-Stadium ist, also in der Versuchsphase. Wir sind quasi die Tester,

füttern das System mit Baustellen, die das Baustelleninformationssystem von sich aus nicht ausgibt.

Wie wirken sich diese Probleme denn generell wirtschaftlich auf Ihr Unternehmen aus?

Das kann ich ziemlich genau sagen. Nehmen wir nur mal ein großes Auto als Beispiel, jenseits der 100 Tonnen Gesamtzuggewicht, zwischen 80 und 100 Tonnen Nutzlast. Da haben wir im ersten Halbjahr dieses Jahres pro Auto knapp sechsstellige Verluste eingefahren. Einfach nur, weil die Autos mitunter 14 Tage am Stück gestanden haben.

Was müsste sich denn Ihrer Meinung nach dringend noch ändern?

Na ja, bei den Genehmigungen ist ein Anfang gemacht. Abgesehen davon müssen sie weiter digitalisieren. Das derzeit beste Baustelleninformationssystem läuft in Nordrhein-Westfalen, von der Bedienbarkeit her, von der Oberfläche her, von der Datenlage her. Dieser Technik muss die Autobahngesellschaft folgen, sie integrieren und vor allem mit Daten füttern. Es geht nicht, dass ein Bauleiter unkoordiniert eine Baustelle einrichtet. So läuft das aber heute: Die rücken aus mit ihren Schilderwagen, stellen Baken und Pylone hin, ohne Gedanken darüber, was das für die anderen heißt.

Und: Für Schwertransporte werden derzeit unnötig viele BF4-Begleitfahrzeuge vorgeschrieben. Diese Fahrzeuge waren mal gedacht, Polizeifahrzeuge zu ersetzen. Wenn ich früher einen wirklich großen Schwertransport hatte, war er von drei bis vier Polizeifahrzeugen begleitet. Heute habe ich schon bei normalen Transporten vier Begleitfahrzeuge, nur weil ich eine Brücke überqueren will. Kein Mensch weiß, was das soll!

Die vielen Begleitfahrzeuge erhöhen die Transportkosten immens, ohne mehr Sicherheit zu bringen. Und wie soll der Lkw-Fahrer diese vielen Fahrzeuge dirigieren? Wenn er von einer Bundesstra-

»Ich würde nicht sagen, dass man bei der Autobahngesellschaft schon am Ziel ist, aber sie sind auf einem sehr guten Weg.«

Klaus Pietack, Geschäftsführer von Colossus Logistics

ße auf die Autobahn auffährt, hat er bis zu drei Begleitfahrzeuge hinter sich und vier vor sich auf der dreispurigen Autobahn. Außerdem muss er sein eigenes Fahrzeug sicher steuern. Wie soll er da Anweisungen erteilen? CB-Funk ist verboten worden, stattdessen sind stimmgesteuerte Geräte eingeführt worden. Wenn der Fahrer darüber ein Stoppsignal gibt, passiert drei Sekunden lang nichts, weil das System so träge ist. Dann muss er die Anweisung wiederholen. Bis dahin ist der Unfall vielleicht schon passiert.

Da sitzen also Leute am grünen Tisch, verbieten den CB-Funk, ohne eine brauchbare Alternative anzubieten. Im Ministerium heißt es, die Voice-Geräte funktionieren, aber sie funktionieren eben nicht. Es ist ein Märchen.

System verbessern, weniger Begleitfahrzeuge, anständige Kommunikationstechnik – was noch?

Unter anständiger Digitalisierung verstehe ich: Der Fahrer bekommt die entscheidende Information auf sein Tablet, braucht also die Genehmigung nicht mehr zu lesen, jedenfalls nicht bei der Fahrt. Statt eines PDF-Dokuments leitet den Fahrer dann eine Navigationsstimme und sagt ihm, welche Auflagen er zu befolgen hat. Das ist für mich Digitalisierung.

Langsamstarter Carbonbeton

Beton enthält normalerweise eine Bewehrung aus Stahl. Allerdings ist Stahl anfällig für Korrosion und sehr schwer. Es wäre eine gute Lösung, würde man Carbon statt Stahl verwenden. Das ist auch preislich konkurrenzfähig. Dennoch kommt das Geschäft mit dem Zukunftsbaustoff nur schleppend in Gang

Von Volker Bormann

Beton ist Segen und Fluch zugleich. Schon die Römer beherrschten die Herstellung von Zement, und manches von dem, was sie daraus bauten, steht noch heute, etwa das Pantheon in Rom mit seiner ungeheuren Leichtbetonkuppel.

Aber die Herstellung von Beton ist umweltschädlich. Weltweit werden heute jährlich mehr als vier Milliarden Tonnen Zement erzeugt – wobei allein aus dem dafür nötigen gebrannten Kalk gut zwei Milliarden Tonnen Kohlendioxid (CO₂) direkt freigesetzt werden. Hinzu kommen die CO₂-Emissionen aus dem Gas oder Strom für die Öfen, in denen der Kalkstein bei rund 1.000 Grad gebrannt und

damit für die Zementherstellung tauglich gemacht wird. Insgesamt entstehen bei der Herstellung einer Tonne gebrannten Kalks 1,2 Tonnen CO₂.

Rund acht Prozent der weltweit von Menschen verursachten CO₂-Belastung unserer Atmosphäre stammen aus der Herstellung von Zement. Das meiste davon landet in Beton und macht den weltweiten Bedarf an Beton zu einer wesentlichen Belastung für unser Klima.

Mehr Zugkraft

Beton scheint aber unverzichtbar, wenn man bedenkt, was die Menschen daraus alles bauen. Das gilt besonders seit der Erfindung des

Stahlbetons vor rund 170 Jahren. Die Zugfestigkeit des Eisens und die Druckfestigkeit von Beton – das ist bis heute das Traumpaar der Bauindustrie. Technisch betrachtet, ist dieses Traumpaar inzwischen in die Jahre gekommen, denn es gibt schon seit rund zwanzig Jahren eine frische Alternative: Carbonbeton.

Was im Stahlbeton die Stäbe und Matten aus Eisen leisten, übernehmen im Carbonbeton Matten und Stäbe aus Kohlefaser. Und sie übernehmen das so gut, dass man für die gleichen Materialeigenschaften mit weit weniger Bewehrung auskommt, als dies bei Stahlbeton der Fall ist. Carbonfaser hält sechsmal mehr Zug aus als

Eisen, wiegt aber nur ein Viertel dessen und rostet nicht.

Genau das ist der Vorteil, der Umwelt und Klima wesentlich entlastet: Was nicht rostet, braucht nicht zum Zwecke des Rostschutzes in dicke Schichten Beton eingeschlossen zu werden. Für Carbonbeton genügt weniger als die Hälfte jener Betonmenge, die Stahlbeton überhaupt erst tauglich macht. Und weniger Beton bedeutet weniger CO₂-Emissionen und beim Transport von Betonfertigteilen weniger Gewicht, also weniger Kraftstoff und damit noch einmal weniger CO₂. Was Technik und Umwelt angeht, wäre Carbonbeton also das Material der Zukunft.

Keine Gesundheitsgefahr

Es ist anstandslos rezyklierbar und überaus haltbar. »Gebäude aus Carbonbeton dürften mindestens 200 Jahre halten«, sagt Manfred Curbach, Professor für Massivbau an der Technischen Universität Dresden. Da im Gegensatz zum Stahlbeton für kohlefaserverstärkten Beton keine Rostschutzeigenschaften mehr benötigt würden, brauche der Zement auch nicht mehr so alkalisch zu sein, erklärt Curbach weiter. Das erlaube es, künftig auf um-

weltfreundlichere Zementsorten umzusteigen, deren Herstellung weniger energieintensiv ist und weniger CO₂ erzeugt.

»Wir haben außerdem akribisch untersuchen lassen, ob von den Carbonfasern irgendeine Gesundheitsgefahr ausgeht, etwa, wenn man sie anbohrt, um einen Dübel zu setzen«, sagt Curbach. Das Ergebnis: Carbonbeton ist als Baustoff gesundheitlich vollkommen unbedenklich.

Wo aber bleibt dann der Boom, den es auf Carbonbeton eigentlich längst geben müsste? Ist das Material etwa noch zu teuer? »Es gibt eigentlich kein Preisproblem«, versichert Curbach. Carbonfasermatten und -stäbe können weltweit ausreichend hergestellt werden. Einige der Fabrikanten weiteten ihre Produktionskapazitäten derzeit sogar deutlich aus, weil sie bald schon das ganz große Geschäft erwarteten«, erzählt Curbach. Die Produktion selbst sei unkompliziert.

Träges System

Dennoch gibt es weltweit bislang gerade mal 250 Bauwerke aus oder mit Carbonbeton. Dabei liegen die ersten Versuche mit Carbonfasern und Beton bereits dreißig Jahre

zurück, professionell einsetzbar ist Carbonbeton schon seit 20 Jahren. Für Deutschland sieht Curbach zwei wesentliche Hinderungsgründe für einen Siegeszug des Baustoffs: »Das System Bauwirtschaft ist sehr träge«, sagt Curbach. »Während etwa die Autoindustrie in den vergangenen zehn Jahren ihre Produktionseffizienz im Schnitt um 30 Prozent gesteigert hat, hat die Bauindustrie sich nur um sieben Prozent verbessert – innerhalb von 30 Jahren«, sagt Curbach. Es dauert also einfach sehr lange, bis Innovationen im Bauwesen sich in Deutschland durchsetzen.

Erste Standards

Ein weiterer Hinderungsgrund wird voraussichtlich Anfang 2024 endlich entfallen. Dann nämlich wird es eine Norm für Bauteile geben, die auch Carbonbeton umfasst. Sie dürfen dann generell verbaut werden und benötigen nicht, wie bislang, jeweils eine Einzelzulassung.

Immerhin gibt es einige Lichtblicke: Der Bielefelder Baukonzern Goldbeck baut Parkhäuser inzwischen mit Deckenplatten aus Carbonbeton. Und ein Betonwerk in Oschatz in Sachsen rüstet einen Teil seiner Fertigung gerade auf Carbonbeton um. ■

Sinn und Zweck einer notariellen Vorsorgevollmacht

Unabhängig von seinem Alter kann jeder plötzlich in eine Situation geraten, in der er/sie persönliche Dinge nicht mehr oder nur teilweise selbst regeln kann. Wenn Sie Ihr Schicksal selbst bestimmen wollen, sollten Sie sich deshalb rechtzeitig mit Ihrer Vorsorge auseinandersetzen und am besten eine notarielle Vorsorgevollmacht erteilen.

Unfall, Schlaganfall oder Demenz – plötzlich kann man nicht mehr für sich selbst entscheiden. Das wirft zahlreiche Fragen auf: Wer kümmert sich um die Bankgeschäfte? Wer kündigt



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

die Wohnung? Wer schließt den Vertrag mit einem Pflegeheim? Weder Freunde noch Angehörige haben ohne spezielle Vollmacht das Recht, stellvertretend zu handeln oder zu entscheiden. Fehlt eine solche Vollmacht, bestellt das Betreuungsgericht einen gesetzlichen Betreuer. Das kann ein Angehöriger sein, muss es aber nicht. Jedenfalls kann der/die Betroffene nicht mehr selbst auswählen.

Wenn der Ernstfall eintritt, bietet die sogenannte Vorsorgevollmacht den größten Handlungsspielraum. Sie setzt aber auch ein hohes Maß an Vertrauen gegenüber der/dem Bevollmächtigten voraus. Am umfassendsten ist dabei die notarielle Generalvollmacht.

Wer eine Vorsorgevollmacht erteilt, gestattet damit der bevollmächtigten Person des Vertrauens, zu bestimmen, wer die rechtlichen, finanziellen und persönlichen Angelegenheiten verwalten soll, falls der Vollmachtgeber aufgrund von Krankheit, Unfall oder anderen Umständen nicht mehr handlungsfähig ist.

Im Vergleich zur Betreuungsverfügung, die sich auf die rechtliche Vertretung und Entscheidungsfindung konzentriert, ermöglicht die Vorsorgevollmacht dem Bevollmächtigten einen breiteren Handlungsspielraum. Die Vorsorgevollmacht kann finanzielle Angelegenheiten wie Bankgeschäfte, Immobilienverwaltung, Vertragsabschlüsse und andere geschäftliche Belange umfassen. Sie kann auch persönliche Angelegenheiten wie Gesundheitsfürsorge, medizinische Entscheidungen und den Umgang mit persönlichem Eigentum abdecken.

Bei der Abfassung hilft die Notarin: Denn die Vorsorgevollmacht sollte klar und präzise formuliert sein, um Missverständnisse zu vermeiden.

Die Vorsorgevollmacht kann z.B. explizit aufgeführte Bereiche wie die Vermögenssorge, die

Foto: Markus J. Feger



Die Vermögenssorge

Vermögenssorge bezieht sich auf die rechtliche und finanzielle Verantwortung für das Vermögen einer Person. Sie umfasst die Befugnis, Entscheidungen in finanziellen Angelegenheiten zu treffen, Vermögenswerte zu verwalten, Verträge abzuschließen, Investitionen zu tätigen und andere finanzielle Transaktionen im Namen einer Person durchzuführen. Weiterhin werden umfasst die Verfügung über Vermögensgegenstände, die Annahme von Zahlungen und Wertgegenständen, die Vornahme von Zahlungen, Schenkungsvollmacht bzw. Schenkungsverbot, Abschluss von Rechtsgeschäften, Anträge auf Leistungen, Rechtsmittel gegen Bescheide, Kontoverfügungen, Geldanlage und teilweise die Vertretung in Erbschaftsangelegenheiten.



Aufenthaltsbestimmung und Wohnangelegenheiten

Die Vorsorge zu Wohnangelegenheiten umfasst die Ermächtigung, verbindliche Erklärungen zum Aufenthalt abzugeben, die Wohnung zu kündigen oder einen Heimvertrag abzuschließen.



Gesundheitsvorsorge

Gesundheitsvorsorge bezieht sich auf die rechtliche Befugnis und Verantwortung, medizinische Entscheidungen für eine andere Person zu treffen und sich um deren gesundheitliche Belange zu kümmern. Sie umfasst die Vertretung gegenüber Ärzten, die Zustimmung zu ärztlicher Untersuchung und Behandlungen, die Zustimmung zu geschlossener Unterbringung zur Abwehr gesundheitlicher Gefahren in Verbindung mit Aufenthaltsbestimmung, auch wenn die Heilbehandlung mit Lebensgefahr verbunden sein könnte, und zum anderen aber auch die Nichteinwilligung in entsprechende Maßnahmen und den Widerruf von Einwilligungen. Soweit bereits eine Patientenverfügung vorliegt, kann auf diese Patientenverfügung Bezug genommen werden. Der Vollmachtnehmer wird dann beauftragt, Ihren Willen, so wie er in der Patientenverfügung zum Ausdruck kommt, durchzusetzen.



Post- und Fernmeldeverkehr, soziale Medien

Die Vollmacht kann weiterhin die Ermächtigung, Post entgegenzunehmen und zu öffnen sowie über den Fernmeldeverkehr zu entscheiden und alle hiermit zusammenhängenden Willenserklärungen abzugeben, umfassen.

Aufenthaltsbestimmung, die Gesundheitsvorsorge, den Post- und Fernmeldeverkehr, soziale Medien, die Vertretung gegenüber Gerichten und Behörden sowie die Totenfürsorge umfassen. Sie kann aber auch als Generalvollmacht, ggf. mit bestimmten Einschränkungen bezüglich Schenkungen, an den Bevollmächtigten selbst ausgestaltet werden. Lediglich sogenannte höchstpersönliche Geschäfte, wie z. B. Heirat oder das Verfassen eines Testaments, kann der Bevollmächtigte für den Vollmachtgeber auch mit einer Vollmacht niemals vornehmen.

Grundsätzlich gibt es für die Vorsorgevollmacht keine Formvorschrift. Aus Beweisgründen muss sie mindestens schriftlich sein. Für bestimmte Rechtshandlungen bedarf es aber der notariellen Form, um den Bevollmächtigten handlungsfähig zu machen, nämlich immer dann, wenn ein Grundstück, eine Eigentumswohnung oder Geschäftsanteile an einer Kapitalgesellschaft zum Vermögen gehören. In der Praxis verlangen allerdings auch viele Behörden, Versicherungen und Banken eine notarielle Vollmacht.

Ohne ausdrückliche andere Regelung endet die Wirkung der Vollmacht mit dem Tod des Vollmachtgebers, was problematisch ist, weil der Geschäftspartner den Nachweis verlangen kann, dass der Vollmachtgeber noch lebt. Es kann aber auch festgelegt werden, dass die Vollmacht über den Tod hinaus gilt, bis die Erben die Geschäfte übernehmen.

Damit im Ernstfall schnell klar ist, dass eine Vorsorgevollmacht erstellt wurde und auch das Betreuungsgericht rechtzeitig Kenntnis erhält, sollte die Vollmacht beim zentralen Vorsorgeregister angemeldet werden.

Die Vorteile einer notariellen Vollmacht liegen auf der Hand: Neben einer individuellen Beratung erfährt sie bei Behörden eine große Akzeptanz. Weiterhin wird von Banken und Behörden häufig sogar nur eine notarielle Vollmacht akzeptiert. Darüber hinaus kann die Notarin im Streitfall Zeugin dafür sein, dass der Vollmachtgeber zum Zeitpunkt der Errichtung der Vollmacht ihrem Eindruck nach noch geschäftsfähig war.

Die Kosten für eine notarielle Generalvollmacht richten sich nach dem Vermögen des Vollmachtgebers und der Gebührenordnung für Notare. Sie sind aber überschaubar: Bei einem Vermögen von beispielsweise 400.000 Euro betragen die Notargebühren ca. 660 Euro brutto. Hinzu kommen 20,50 Euro für die Registrierung im Zentralen Vorsorgeregister durch die Notarin.

stzuana, IYIKON, Ira Ramadan, Solikin/thenounproject.com

Schwebefähre Rendsburg

Die Fähre schwebt wieder

Rendsburg hat eines seiner Wahrzeichen zurück – optisch so attraktiv wie gehabt, technisch aber besser denn je



Neue Technik, alter Look: Die Rendsburger Schwebefähre wurde vor über hundert Jahren konstruiert und gebaut. Heute ist sie topmodern ausgerüstet, auch wenn sie auf ihrer zweiten Jungfernfahrt aussieht wie bei der ersten

Foto: Marcus Brandt/picture alliance/dpa



Mit vormontiertem Fahrwagen wird die Schwebbahnneinheit auf einen Ponton verladen



Bevor die Fahrfläche in den Fahrwagen eingehängt wird, muss sie auf Holzstapeln exakt auf Höhe und Lage gebracht werden

Die Rendsburger Hochbrücke ist eines der größten Stahlbauwerke Europas. Weltweit einzigartig ist ihre Kombination aus befahrbarer Brücke und Schwebefähre: An der Eisenbahnbrücke aufgehängt pendelt die Schwebefähre Rendsburg WSA Kiel-Holtenau über den Nord-Ostsee-Kanal. Die Schwebefähre ist seit der Erweiterung des Kanals 1913 in Betrieb und gilt als Rendsburger Wahrzeichen. Täglich befördert sie rund 350 Autos sowie 1.700 FußgängerInnen und RadfahrerInnen von Rendsburg nach Osterrönfeld. Inzwischen ist sie eine echte Rarität: Nur noch acht Bauwerke dieser Art sind weltweit erhalten.

2016 kam es zu einer schweren Kollision der Fähre mit einem Frachtschiff. Glücklicherweise wurden nur zwei Passagiere leicht verletzt. Die Schwebefähre wurde bei dem Zusammenstoß allerdings so schwer beschädigt, dass eine Reparatur nicht mehr infrage kam. Die bayerische Firma Hermann GmbH Maschinenbautechnologie, zu deren Spezialisierung unter anderem der Stahlwasserbau gehört, wurde mit dem Bau einer neuen Schwebefähre beauftragt. Aus dem Hamburger Büro von Leinemann Partner beriet Thomas Hildebrandt das Projekt baubegleitend.



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

Die Anforderungen an den Neubau waren klar: Technisch sollte er auf dem neuesten Stand sein und höchste Sicherheitsstandards erfüllen sowie dabei optisch der alten Schwebefähre gleichen. Dies erforderte eine umfangreiche Planung mit immer neuen Berechnungen, bis das Optimum aus der sinnvollen Nutzung des begrenzt vorhandenen Platzes und

dem zulässigen Maximalgewicht der Schwebefähre herausgeholt werden konnte.

Für die Konzeption des neuen Fährführerhauses, des Herzstücks der Fähre, wurde eigens ein Holzmodell in Originalgröße mit allen vorgesehenen Einbauteilen hergestellt. Anhand des Modells konnten die Fährmaschinenisten, die die Schwebefähre später bedienen sollten, die Konstruktion begutachten, testen und schließlich zur Fertigung freigeben. Nachunternehmer kümmerten sich in der Zwischenzeit um die Planung der Steuertechnik und Nautik.

Nach einem Jahr Planung der Fahrfläche, also dem über dem Wasser »schwebenden« Bauteil, konnte schließlich mit der Stahlbaufertigung begonnen werden. Hierfür wurde extra eine Beschichtungshalle gebaut. Dort erfolgte dann der komplette Korrosionsschutz, der Zusammenschluss mit dem inzwischen aus Aluminium gefertigten Fährführerhaus, die vollständige Verkabelung sowie die Vormontage aller Anbauteile und Markierungen.

Thomas Hildebrandt beriet vor allem bei der Bestimmung und Auslegung des vertraglich geschuldeten Leistungssolls, beim Erfassen geänderter und zusätzlicher Leistungen und unterstützte bei der Aufstellung der daraus folgenden Nachträge und der bauzeitlichen Ansprüche.

Nachdem alle rechtlichen Themen gelöst und der Fahrwagen in 60 Meter Höhe schließlich montiert war, wurde die Fahrfläche so unter dem Fahrwagen positioniert, dass die Seile als Verbindung zwischen dem Fahrwagen und der Fahrfläche angebracht werden konnten. Nach Abschluss des Innenausbaus wurde noch eine weitere Neuheit erprobt: Die neue Schwebefähre fährt nach dem manuellen Start durch den Fährführer automatisch vom einen zum anderen Anleger.

Seit der feierlichen Inbetriebnahme werden die Passagiere nun wieder von Rendsburg nach Osterrönfeld befördert. Eine rundum gelungene Sache.

Fotos: Leinemann Partner, Hermann Maschinenbautechnologie GmbH

Ein Kraftwerk vor dem Schiedsgericht

Wenn Unternehmen in Streit geraten, tragen sie diesen oftmals vor Schiedsgerichten aus – so auch VW im Rahmen der Neuerrichtung einer Gas- und Dampfturbinenanlage

Volkswagen ist nicht nur Europas größter Autohersteller und Deutschlands größter Industriekonzern, sondern auch ein relevanter Stromproduzent, vor allem für den eigenen Gebrauch. Eines der unter der Betriebsführung der VW Kraftwerk GmbH in Wolfsburg stehenden Heizkraftwerke wurde in den vergangenen Jahren durch eine Gas- und Dampfturbinenanlage (GuD-Anlage) erneuert. Für die Neuerrichtung der GuD-Anlage Wolfsburg-West wurde ein japanischer Anlagenbaukonzern als Generalunternehmer ausgewählt. Dass im Laufe des Projekts die Covid-Pandemie und der Ukrainekrieg den Bau verzögern würden, war natürlich bei Vertragsbeginn nicht absehbar. Es gab aber auch ganz »konventionelle« Störungsereignisse, wie etwa die Bodenverhältnisse für die Gründung des Kraftwerksbaus, die wegen der besonders schweren Einbauten, wie etwa Turbinen, besonders genau betrachtet werden mussten.

Dies nahm der Generalunternehmer zum Anlass, mehr als 10 Mio. Euro Zusatzkosten aus Verzögerungen in der Gründungsphase des Projekts geltend zu machen. Diverse Verhandlungsrunden erbrachten dazu kein Einvernehmen, sodass eine streitige Entscheidung herbeigeführt werden musste.



Ralf Leinemann,
Fachanwalt für Vergaberecht
sowie für Bau- und Architekten-
recht, Berlin

Im Industrie-geschäft ist es mittlerweile üblich geworden, derartige Streitigkeiten nicht auf dem »ordentlichen Rechtsweg«, also vor Land- und Oberlandesgerichten, auszutragen, sondern von vorneher-ein ein Schiedsgericht zu vereinbaren. Bereits im Vertrag wird festgelegt, dass etwaige Rechtsstreitigkeiten nicht vor die staatlichen Gerichte gehen, sondern dass ein

Schiedsgericht gemäß § 1029 ZPO vereinbart wird. Die Zivilprozessordnung (ZPO) regelt nämlich nicht nur bürgerliche Streitigkeiten vor den ordentlichen Gerichten, sondern auch ausdrücklich Schiedsverfahren. Meist wird im Vertrag aber auch noch zusätzlich die Geltung einer Schiedsgerichtsordnung vereinbart, wie sie etwa von der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) oder der Internationalen Handelskammer (ICC) bereitgestellt wird. Diese Institutionen administrieren auch den Ablauf der Schiedsverfahren, indem sie etwa bei der Auswahl der Schiedsrichter unterstützen, Kostenvorschüsse für deren Honorare einsammeln und bei der Abfassung eines Schiedsspruchs beraten.

Die Volkswagen AG wollte bei diesem wichtigen Verfahren erfahrene Anwälte an ihrer Seite wissen, die sowohl im Bau- und Anlagenbau wie auch in Schiedsverfahren besondere Erfahrungen aufweisen konnten. Daher wählte man ein Team von Leinemann Partner als Verfahrensbevollmächtigte aus. Unter Federführung von Ralf Leinemann begleiteten Petra Gorny, Anuschka Pauly, Timm Schoof und Thomas Maibaum das gesamte Schiedsverfahren.

Die Beteiligten sehen es bei Schiedsverfahren stets als Vorteil an, dass von ihnen selbst ausgewählte kompetente Persönlichkeiten als Schiedsrichter tätig werden können. Es muss bei der Auswahl lediglich beachtet werden, dass die benannten Personen in keinem Näheverhältnis zu einer der Parteien oder ihrer Anwälte stehen. Wenn das berücksichtigt wird, kommt in der Regel ein sehr qualifiziertes Schiedsgericht zusammen – so am Ende auch in diesem Fall. Doch die Overtüre zum Verfahren verlief zunächst etwas holprig: Der von Volkswagen benannte Schiedsrichter wurde ohne triftigen Grund wegen angeblicher Besorgnis der Befangenheit von der Klägerin abgelehnt. Über diese Ablehnung hatte die administrierende Schiedsorganisation der DIS nach Anhörung aller Beteiligten separat zu entscheiden. Sie lehnte den Befangenheitsantrag ab. Kurz darauf stellte sich



Nach Schiedsverfahren am Netz wie geplant: die Gas- und Dampfturbinenanlage Wolfsburg

auch noch heraus, dass der von der Klägerin benannte Schiedsrichter »vergessen« hatte, dass er in anderer Sache bereits gegen die Volkswagen AG tätig war. Solche Umstände sind von Schiedsrichtern bei ihrer Benennung eigentlich offenzulegen. Auf den prompten Befangenheitsantrag gegen diesen Schiedsrichter legte dieser dann auch umgehend sein Mandat nieder, sodass ein neutraler Ersatzkandidat benannt wurde. Danach einigten sich beide Schiedsrichter auf den Vorsitz, sodass das Verfahren schließlich offiziell starten konnte.

Nach einer ersten mündlichen Verhandlung und ausführlichen Hinweisen des Schiedsgerichts an die Parteien wurden Fristen für ergänzenden Vortrag und eine neue mündliche Verhandlung vereinbart. Vor dem Hintergrund des Parteivortrags und der Einschätzung des Gerichts fanden in den Folgemonaten Gespräche zwischen den Parteien statt, die über den Klagegegenstand hinaus die Gesamtfertigstellung des Kraftwerks und bestimmte Leistungsparameter zum Gegenstand hatten. Wenige Tage vor Durchführung der vereinbarten zweiten mündlichen Verhandlung konnte das Verfahren im Rahmen eines Gesamtvergleichs durch Klagerücknahme beendet werden. Im Ergebnis stand damit der Preis für das gesamte betriebsfertige Kraftwerk sowie der Fertigstellungstermin fest. Das Projekt



»Erfahrung und
Fachkompetenz unserer
Anwältinnen und
Anwälte des
Leinemann-Teams
haben uns überzeugt.
Vielen Dank dafür!«

Matthias Barkowski,
Geschäftsführer der
VW Kraftwerk GmbH

blieb im Budget, und das Kraftwerk konnte inzwischen einen erfolgreichen Probetrieb mit leicht verbesserten Leistungsparametern absolvieren.

Matthias Barkowski, Geschäftsführer der VW Kraftwerk GmbH, ist mit dem Ergebnis des Verfahrens und der Betreuung durch das Leinemann-Team sehr zufrieden: »Erfahrung und Fachkompetenz unserer Anwältinnen und Anwälte des Leinemann-Teams haben uns überzeugt. Vielen Dank dafür!«. Seit Herbst 2023 läuft die Strom- und Wärmeproduktion des neuen GuD-Kraftwerks auf vollen Touren. Alles unter Strom!

Digitales Liegenschaftsmanagement: Eine besondere Herausforderung



Die Hardware der neuen Liegenschafts-Software: der Sitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Bonn

Der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben obliegt unter anderem die Verwaltung nahezu sämtlicher bundeseigener Liegenschaften. Zum effizienten Management der Liegenschaften wurde eine moderne Softwarelösung beschafft

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) ist mit einem Portfolio von Grundstücken mit einer Gesamtfläche von rund 460.000 Hektar, mehr als 38.000 Wohnungen und nahezu allen inländischen Dienstliegenschaften der Bundesresorts (ca. 4.800 Immobilien) eine der größten Immobilieneigentümerinnen Deutschlands. Zu den Aufgaben der BImA zählt neben MieterInnenverwaltung, Verwaltung der wirtschaftlichen Verwertung, forstlicher Bewirtschaftung, Wohnungsfürsorge für Bundesbedienstete, Neu- und Umbau von Wohnungen und anderen Bundesgebäuden insbesondere die Bestandsverwaltung. Um sämtliche Objekte und Immobilien im Blick zu haben und deren Zustand hinsichtlich unterschiedlichster Faktoren überwachen zu können, wird bereits seit vielen Jahren auf eine anspruchsvol-

le Softwarelösung zurückgegriffen. Diese Software ist unter anderem wesentlicher Baustein zur Ermittlung der Maßnahmen- und Kostenplanung der BImA.

In Deutschland gibt es kein anderes Unternehmen mit gleichem oder ähnlichem Zuschnitt wie die BImA. Dementsprechend gibt es auch keine Standardlösungen für ein Liegenschaftsmanagement in dem erforderlichen Umfang. Auch die bislang im Einsatz befindliche Bestandsverwaltungssoftware wurde seinerzeit eigens für die Zwecke der BImA in Zusammenarbeit mit einem Softwarehersteller und dem Fraunhofer-Institut für Bauphysik individuell entwickelt.

Eine besondere Herausforderung beim Einkauf der Nachfolgelösung lag daher darin, mit der infrage kommenden Softwareherstellerin im Verhandlungsverfahren ein Vertragswerk zu verhandeln, welches den Bedürfnissen der BImA gerecht wird und die erheblichen individuellen Anforderungen und Entwicklungsbedarfe ausreichend detailliert abbildet. Nach vielen angeregten Verhandlungsrunden unter Moderation von Leinemann Partner ist es schließlich gelungen, die Wünsche der BImA sowohl hinsichtlich der Umsetzung der funktionellen Anforderungen an die Software als auch hinsichtlich BenutzerInnenlizenzen und anderen vertragstechnischen Einzelheiten in ein komplexes, aber für beide Seiten zufriedenstellendes Vertragswerk zu gießen.

Die neuen Entwicklungen bringen funktionelle Modernisierungen mit sich: Es soll beispielsweise auch möglich sein, die energetischen Faktoren von Gebäuden abzubilden, aus denen wiederum erforderliche Modernisierungsmaßnahmen abgeleitet werden können. Auf diese Weise soll dazu beigetragen werden, klimaschonend zu wirtschaften: Digitales Liegenschaftsmanagement wird nachhaltig.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für Vergaberecht,
Berlin



Moritz Schmidt,
Rechtsanwalt, Berlin

Neu in der Berliner City West

Unweit des Ku'damms, südlich des Lützowplatzes, treffen die Berliner Bezirke Mitte und Tempelhof-Schöneberg aufeinander. Der Kreuzungsbereich Kurfürstenstraße, Schillstraße und An der Urania markiert den Eingang zur City West. Alle vier Eckgrundstücke sollen von den jeweiligen Eigentümern in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bezirken neugestaltet werden

Das Grundstück an der Kurfürstenstraße/Ecke Schillstraße ist seit 1967 im Besitz der Jahr-Gruppe aus Hamburg. Im Zuge der Kreuzungs-Neugestaltung wird auch dieses traditionsreiche Grundstück weiterentwickelt: Eine Mixed-Use-Immobilie, die bis 2025 vom HAMBURG TEAM Projektentwicklung (HTP) als Service Developer im Auftrag der Jahr-Gruppe geplant und realisiert wird, ersetzt das Ende der 1960er-Jahre erbaute »Constanze-Presserhaus«. Baubegleitend wird der Bauherr Jahr Grundbesitz GmbH & Co. KG von den Berliner Leinemann-Rechtsanwälten Jochen Lüders und Sebastian Jakobi beraten.

Nach dem Entwurf des Architekturbüros Barkow Leibinger aus Berlin entsteht nun auf einer Bruttogrundfläche von 22.000 Quadratmetern der dreiteilige, multifunktionale Büro- und Wohnkomplex. Ein 68 Meter hoher, 17-geschossiger Büroturm wird das höchste der fünf Gebäude darstellen. Mit 16.900 Quadratmetern ist der überwiegende Teil der Fläche für Büroräume geplant. In einem elf- und sechsgeschossigen Haus werden auf insgesamt 4.300 Quadratmetern frei finanzierte und geförderte Wohnungen angeboten. Darüber hinaus sind im Erdgeschoss des Gebäu-



Wo einst das Constanze-Presserhaus stand, wächst gerade ein neuer, 68 Meter hoher Büroturm

dekompleses 800 Quadratmeter als Einzelhandels- und Gastronomiefläche vorgesehen.

Das Neubauvorhaben steht ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit: Die Nutzung regenerativer Energie zur Wärmeerzeugung soll zu einem nachhaltigen Betrieb des Gebäudes führen und den CO₂-Ausstoß reduzieren. Außerdem werden zertifizierte Baumaterialien eingesetzt, Dachbegrünungen vorgesehen und alle 69 Tiefgaragenstellplätze mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet. Für die Projektentwicklung streben der Bauherr und die Projektpartner die DGNB-Zertifizierung in Platin an.

Anfang 2022 wurde die Baugenehmigung erteilt, sodass nach erfolgreichem Abschluss der Rückbaumaßnahmen des »Constanze-Presserhauses« die Tiefbauarbeiten folgen konnten. Diese umfassten eine komplexe zweigeschossige Trogbaugrube mit zweilagiger Rückverankerung sowie Aussteifung und eine Bohrpfehlgründung. Im Herbst 2022 schloss der Bauherr Jahr die Vergabe der Hochbauleistung an den Generalunternehmer Zech Hochbau AG erfolgreich ab. Die Bauleistungen sind im Sommer 2023 gestartet.



Jochen Lüders,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht sowie
Vergaberecht, Berlin



Sebastian Jakobi,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Berlin

Lernplattform

Mathe lernen leicht gemacht

Die 140 deutschen Auslandsschulen stellen einen wesentlichen Bestandteil der deutschen Auswärtigen Kultur- und Bildungspolitik in 72 Ländern dar. Rund 85.000 SchülerInnen werden dort von über 2.000 aus Deutschland vermittelten Lehrkräften unterrichtet. Zuständig für das deutsche Auslandsschulwesen ist das Bundesamt für Auswärtige Angelegenheiten – Abteilung Zentralstelle für das Auslandsschulwesen

Unter den Eindrücken der Covid-19-Pandemie kaufte das Bundesamt Ende 2022 per Direktvergabe für seine deutschen Auslandsschulen eine interaktive und adaptive Mathematik-Lernsoftware (Lernplattform). Sie soll die SchülerInnen der deutschen Auslandsschulen beim kontinuierlichen Aufbau von Wissen und mathematischen Kompetenzen unterstützen.

Bei der Beschaffung der Lernplattform war es dem Auftraggeber vor allem wichtig, dass diese über die Inhalte verfügt, die für Lehrpläne der jeweiligen Klassenstufen erforderlich sind. Zudem sollte das Lernmaterial für den Einsatz in ausländischen Schulen weitestgehend lehrwerksunabhängig sein. Insbe-

sondere aber war dem Auftraggeber wichtig, dass die SchülerInnen bei der Nutzung der Lernplattform ein umfassendes und direktes Feedback sowie eine individuelle Lernförderung erhalten. Darüber hinaus sollten LehrerInnen aber auch eigene Aufgaben erstellen können, die sodann von den SchülerInnen über die Plattform gelöst werden können. Des Weiteren sollte die Software über »Interaktionswerkzeuge« verfügen, um beispielsweise auch Geometrie-Aufgaben lösen (lassen) zu können. Außerdem wollte der Auftraggeber nach den Erfahrungen der Covid-19-Pandemie sicherstellen, dass den SchülerInnen mithilfe der Plattform selbstständig und ggf. auch ortsunabhängig umfangreiches Wissen vermittelt werden kann.

Die entsprechenden Anforderungen erfüllen grundsätzlich nur sogenannte »Intelligente Tutoriensysteme« (ITS). ITS haben dabei Studien zur Folge eine weitaus positivere Wirkung auf Lernergebnisse als einfache Lernplattformen, die ihrerseits lediglich Lernvideos und Übungsaufgaben anbieten, eine automatisierte Auswertung von Aufgaben vornehmen (ggf. nur unter Benennung von Richtig oder Falsch) und den Leistungsstand des Nutzers an den gelösten Aufgaben bewerten. Aus einer vom Bundesamt vollumfänglich durchgeführten Marktanalyse, welche mathematischen ITS gegenwärtig erhältlich sind, ergab sich, dass die vom Bundesamt an die Mathematik-Lernplattform gestellten Leistungsanforderungen nur von der Software eines Unternehmens, nämlich der Fa. Bettermarks, bedient werden können. Zwar muss das Bundesamt als öffentlicher Auftrag-



Marco Michael Hohensee,
Fachanwalt für Vergaberecht,
Berlin



Marisa-Therese Golz,
Fachanwältin für Vergaberecht,
Berlin



Dank Tablet und Lernplattform
ist der Unterricht ortsunabhängig möglich

geber grundsätzlich zur Befriedigung seiner Beschaffungsbedarfe förmliche Vergabeverfahren durchführen. Allerdings zwingt das Vergaberecht weder den Auftraggeber noch Unternehmen in Konstellationen, in denen nur ein bestimmtes Unternehmen die Leistung erbringen kann, in einen schlussendlich nutz- und fruchtlosen »Wettbewerb«. Vielmehr ermöglicht es § 14 Abs. 4 Nr. 2 lit. b) VgV für solche Fälle ausdrücklich, den Auftrag direkt an das Unternehmen zu vergeben, das nach den Erkenntnissen der vorangegangenen Markterkundung als Einziges zur Leistungserbringung in der Lage ist.

Von dieser Möglichkeit hatte auch das Bundesamt für Auswärtige Angelegenheiten Gebrauch gemacht und infolge der Marktanalyse die Lernplattform der Fa. Bettermarks angeschafft. Die Beauftragung machte das Bundesamt sodann – wie vergaberechtlich vorgesehen – im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union bekannt.

Kurz darauf sah sich das Bundesamt jedoch mit einem Nachprüfungsantrag eines – vermeintlichen – Wettbewerbers der Fa. Bettermarks konfrontiert. Die Antragstellerin war insoweit der Auffassung, dass sie ebenfalls eine Lernplattform im Portfolio hätte, die die Anforderungen des Auftraggebers erfülle.

Das Bundesamt bat Leinemann Partner Rechtsanwälte um Unterstützung und mandatierte das Berliner Büro mit der rechtlichen Vertretung vor der Vergabekammer des Bundes in diesem Nachprüfungsverfahren.

Im Rahmen des Vergabenachprüfungsverfahrens legte das Leinemann-Team mit Marco Michael Hohensee und Marisa-Therese Golz gemeinsam mit dem Auftraggeber umfassend dar, dass die Direktvergabe des Auftrags gerechtfertigt war und das Produkt der Antragstellerin nicht über die notwendigen Funktionen verfügte, die der Auftraggeber als essenziell ansah.

Dank des Zusammenspiels aus sehr gutem technischem Know-how aufseiten des Auftraggebers und der fundierten Erfahrung von Leinemann Partner bei der Vertretung von öffentlichen Auftraggebern in Nachprüfungsverfahren gelang es zügig, die Antragstellerin davon zu überzeugen, dass es besser wäre, den Nachprüfungsantrag zurückzunehmen. Das Nachprüfungsverfahren hatte sich damit nach kurzer Zeit ohne eine mündliche Verhandlung erledigt. Der ursprünglich geschlossene Vertrag hatte somit weiterhin Bestand, und die SchülerInnen der deutschen Auslandsschulen können ab sofort mithilfe neuester Lernsoftware mathematisches Wissen aufbauen und vertiefen.

Modernisierung Schritt um Schritt

Die Bochumer Universität ist in die Jahre gekommen. Nun soll sie nach und nach erneuert werden

Mitten in der Metropolregion Ruhrgebiet liegt auf einer Fläche von 4,5 Quadratkilometern die im Jahr 1965 gegründete Ruhr-Universität Bochum (RUB) und zählt damit bundesweit zu den zehn größten Universitäten.

Aufgrund in den letzten Jahren vermehrt festgestellter baulicher Mängel und des gleichzeitig angewachsenen Sanierungsstaus sind in zunehmendem Maße Nutzungseinschränkungen in Forschung und Lehre eingetreten. Als Konsequenz daraus hat die RUB, in weiten Teilen gemeinsam mit dem Land NRW, einen ständig fortzuschreibenden Entwicklungs- und Modernisierungsplan begonnen, dessen Umsetzung die Universität vor erhebliche Herausforderungen stellt, insbesondere hinsichtlich ihrer personellen Möglichkeiten. Die Universität lässt sich dabei vom Düsseldorfer Leinemann-Büro unterstützen. Oliver Schoofs und Mark von Dahlen begleiten die RUB auf Basis eines Rahmenberatungsvertrages seit Beginn des Jahres 2023 und beraten das Baumanagement der Universität auf sämtlichen Gebieten des privaten Baurechts, des Architektenrechts, des Vergaberechts sowie in themenverwandten Bereichen.

Die Universität ist eine der größten Hochschulen in Deutschland mit etwa 42.000 Studierenden aus über 130 Ländern und ca. 6.400 Mitarbeitenden in Forschung, Lehre, Administration und technischem Betrieb – darunter mehr als 400 ProfessorInnen. Sie ist eine der führenden Forschungsuniversitäten Deutschlands, die mit ihren 21 Fakultäten die volle Bandbreite



Oliver Schoofs,
Fachanwalt für Vergaberecht
sowie für Bau- und Architekten-
recht, Düsseldorf



Mark von Dahlen,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Düsseldorf

der Geistes- und Sozialwissenschaften, Natur- und Lebenswissenschaften sowie Ingenieurwissenschaften abdeckt. Die Wissenschaft präsentiert sich an der RUB so profiliert und vielfältig wie der Campus selbst. Die räumliche und bauliche Grundstruktur der Hochschule in Form der unmittelbaren Nachbarschaft aller hier vertretenen wissenschaftlichen Disziplinen fördert die interdisziplinäre Vernetzung und somit die fachgrenzenüberschreitende Forschung und Lehre in erheblichem Maße. Nach erfolgreichen Wettbewerben um die Ansiedlung überregional konkurrenzfähiger Forschungsinfrastrukturprojekte konnten an der RUB bereits vier Forschungsbauten, wie das Zess – Zentrum für das Engineering Smarter Produkt-Service-Systeme – oder das Think – Zentrum für Theoretische und Integrative Neuro- und Kognitionswissenschaft –, errichtet werden. Um diesen führenden Status in der Forschung nicht nur zu erhalten, sondern darüber hinaus den ambitionierten Zielen der Universität gerecht zu werden, beabsichtigt die RUB, in den kommenden Jahren eine Reihe von umfangreichen Sanierungs- sowie Neubaumaßnahmen zu ergreifen.

Bei diesen unterschiedlichen Projekten können die ProjektleiterInnen des Baumanagements der RUB je nach Bedarf von Leinemann Partner Rechtsberatungsleistungen abrufen. Neben der kontinuierlichen Projektbegleitung werden die Rechtsanwälte Oliver Schoofs und Mark von Dahlen auch zu Einzelthemen eingebunden. Dabei geht es bisweilen um Hochtechnologie, wie den Umbau von Laserlaboren oder die Installation von 3D-Druckern, Druckluft- und Befeuchtungsanlagen, aber auch um eher klassische bau- und architektenrechtliche Themen. Hierzu zählen z.B. die Formulierung und Durchsetzung von Mangelbeseitigungsaufforderungen im Verhältnis zu Auftragnehmern oder die Prüfung und Geltendmachung von Ansprüchen aus Planungs- und Überwachungsfehlern gegenüber Planungsbüros.

Ziel der Beratung von Leinemann Partner ist es, die RUB dabei zu unterstützen, dass der Entwicklungs- und Modernisierungsplan wie auch der weitere Ausbau der RUB als Standort der internationalen Spitzenforschung fristgerecht und auch wirtschaftlich umgesetzt werden kann.

Freie Fahrt in Halle!

Wer in Halle an der Saale unterwegs ist, kann schon bald auch auf Leihfahrräder zugreifen. Für ÖPNV-Kunden sind sie besonders günstig



»In einem zunehmend komplexen Wettbewerbsumfeld hat uns LP bereits zum wiederholten Mal den Zuschlag gesichert.«

Marco Weigert, Director
Business Strategy Nextbike
by TIER

im öffentlichen Nahverkehr beitragen. Ziel ist es, bis Mitte 2024 im gesamten Stadtgebiet von Halle/Saale mindestens 500 bis 600 Räder an 60 Stationen anzubieten. Den Leihfahrrädern kommt dabei in einem multimodalen Verkehrsangebot (»movemix«) vor allem die Aufgabe der Überbrückung der »letzten Meile« zu. ÖPNV-Kunden profitieren dabei von besonders günstigen Konditionen.

Alle Fahrräder verfügen über smarte Rahmenschlösser mit GPS-Ortung und können einfach via Smartphone ausgeliehen sowie zurückgegeben werden. Nextbike by TIER schließt damit eine Lücke, um die Herausforderungen der modernen Mobilität mit dem Klimaschutz unter einen Hut zu bringen. Nutzer des ÖPNV können einfach über die Mobilitätsplattform der HAVAG auch die Leihfahrräder von Nextbike by TIER anmieten – für das öffentliche Nahverkehrsangebot eine wichtige Bereicherung.

Das regelmäßig von Leinemann Partner vergaberechtlich begleitete Unternehmen Nextbike by TIER ist europäischer Bikesharing- Marktführer und steht für eine multimodale und sozialgerechte Mobilitätswende. An mehr als 300 Orten in mehr als 20

Die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG), ein Unternehmen der Stadtwerke-Halle-Gruppe, und Nextbike by TIER etablieren gemeinsam ein öffentliches Fahrradverleihsystem. Unterstützt durch Thomas Kirch und Anne Müller von Leinemann Partner Berlin – gewann der Anbieter Nextbike by TIER Ende August die entsprechende Ausschreibung im Rahmen des ÖPNV-Modellprojekts STADTLand+. Etwa 400 Räder, 30 E-Bikes und sechs Lastenräder werden ab Oktober 2023 an verschiedenen Standorten in Halle verfügbar sein und zu einem flexiblen und ganzheitlichen Angebot



Erst Tram oder Bus und dann mit dem Leihfahrrad direkt bis ans Ziel – so soll der Verkehrsmix im ÖPNV von Halle an der Saale demnächst aussehen

Ländern hat Nextbike by TIER Bikesharing als elementaren Bestandteil von lebenswerten Städten und Regionen bereits etabliert.

Der Weg zum Auftrag war dieses Mal für Nextbike by TIER nicht ohne Hürden. Zunächst war ein Wettbewerber für die Zuschlagserteilung vorgesehen. Nach vergaberechtlicher Prüfung und Rüge durch die Rechtsanwälte von Leinemann Partner ist das Vergabeverfahren dann aber zurückgesetzt und in Teilen wiederholt worden. Nach erneuter Angebotseinreichung hat sich das Unternehmen mit dem tragfähigsten Angebot durchgesetzt.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für Vergaberecht,
Berlin



Anne Müller,
Rechtsanwältin, Berlin

Ein neues Landesfunkhaus für Schleswig-Holstein

Es ist beschlossen: Der NDR verlässt seinen bisherigen Standort am Kieler Schlossplatz und zieht mit seinem Landesfunkhaus in den Wissenschaftspark bei der Uni. Das neue Zuhause befindet sich noch in der Planung. Bei der immobilienrechtlichen Beratung setzt der NDR erneut auf die Zusammenarbeit mit Leinemann Partner



Geplanter NDR-Neubau im Wissenschaftspark Kiel

Visualisierung: Goldbeck



»Wir freuen uns sehr auf den Wissenschaftspark und auf den Einzug in das neue Haus. Wir benötigen dort dank der technologischen Entwicklung sowie neuer Arbeitsprozesse und höherer Effizienz nicht nur deutlich weniger Fläche als bisher. Wir haben vor allem deutlich verbesserte Bedingungen für integriertes und gemeinschaftliches Arbeiten.«

Volker Thormählen, Direktor des Landesfunkhauses Schleswig-Holstein

Seit den 1960er-Jahren befindet sich das NDR-Landesfunkhaus Schleswig-Holstein in der Kieler Innenstadt direkt an der Förde. Am 5. April 1965 hatte das »Studio Kiel« seinen Sendebetrieb aufgenommen, damals noch in dem nach dem Krieg wiederaufgebauten Kieler Schloss. Als die Räume zu klein wurden, erbaute man den ersten Teil des heutigen Landesfunkhauses auf dem Nachbargrundstück und erweiterte über die Jahrzehnte nach und nach.

Heute arbeiten rund 400 MitarbeiterInnen im NDR Landesfunkhaus Schleswig-Holstein, davon rund 330 am Standort Kiel und darunter etwa ein Viertel als freie AutorInnen. Doch das aktuelle Landesfunkhaus kommt angesichts der Herausforderungen des digitalen Zeitalters und der damit einhergehenden enormen medientechnischen Veränderungen an seine Grenzen. Hinzu kommen veränderte Anforderungen und Ansprüche an Arbeits- und Produktionsabläufe sowie die durch Homeoffice und hybrides Arbeiten geänderten Arbeitsplatzanforderungen. Zudem ist der Gebäudekomplex baulich in die Jahre gekommen und müsste für die Zukunft aufwendig saniert und umgebaut werden.

Beim NDR hat man daher verschiedene Optionen intensiv durchdacht und sich am Ende zu einem großen Schritt entschlossen: ein Neustart an anderer Stelle. Das neue Crossmedia-taugliche Landesfunkhaus soll gleichzeitig kleiner und moderner werden, und der NDR wird zukünftig nur noch Mieter sein. Der neue Standort im Wissenschaftspark bietet im Vergleich zur bisherigen Innenstadtlage andere, attraktive Vorzüge. Er liegt direkt neben dem Campus der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und ist als

technologisch geprägtes Quartier mit einer hervorragenden verkehrstechnischen Anbindung, insbesondere durch öffentliche Verkehrsmittel, sowie dank der bereits vorhandenen Infrastruktur mit einer bunten Vielfalt an Restaurants und Cafés in fußläufiger Entfernung ein geeignetes Umfeld für das künftige NDR-Landesfunkhaus.

Der Mietvertrag für die Räumlichkeiten in dem noch zu errichtenden multifunktionalen Büro-Neubau wurde bereits im März dieses Jahres geschlossen. Aktuell laufen die Feinabstimmungen mit Vermieter, Generalunternehmer und der technischen Planung des NDR, denn der anspruchsvolle medientechnische Innenausbau erfolgt durch den NDR in Eigenregie. Bei den Vertragsverhandlungen, Vertragsgestaltungen und Abstimmungen mit den verschiedenen Beteiligten setzt der NDR auf die Beratung von Hauke Meyhöfer, Niklas Koschwitz und Bastian Haverland. Zwischenzeitlich hat

der Generalunternehmer der Bauherrin den Bauantrag eingereicht. Eine große termin- und koordinierungstechnische Herausforderung steht noch an, wenn der NDR nach Fertigstellung des Rohbaus parallel zu den fortlaufenden Arbeiten den eigenen medientechnischen Innenausbau vornehmen wird, um rechtzeitig sendebereit zu sein.



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



Hauke Meyhöfer,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Hamburg



Niklas Koschwitz,
Rechtsanwalt, Hamburg

Fotos: NDR, Leinemann Partner

Stuttgart 21

Mit Tempo 250 über Berg und Tal

Im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart 21 rücken Ulm und Stuttgart näher zusammen. Ein anspruchsvolles Teilstück der Verbindung ist seit Kurzem fertig.

Leinemann Partner haben Baufirmen bei dem Projekt begleitet



Auf der Albhochfläche wurde die Bahnstrecke an der Autobahn entlanggebaut, wie hier vor dem Tunnel Merklingen

Es war kompliziert. Reisen von Stuttgart nach Ulm führen zwangsläufig über die Schwäbische Alb, die sich wie ein Sperrriegel zwischen die Donau im Süden und den Neckar im Nordwesten klemmt. Rund 200 Kilometer lang ist der Höhenzug, weshalb es keine sinnvolle Umfahrung gibt. Die zerklüftete Landschaft aus Tälern und bis zu tausend Metern hohen Bergen muss überwunden werden.

Für eine Bahnstrecke ist dergleichen eine besondere Herausforderung. Enge Kurven und das steile Auf und Ab zwingen herkömmliche Züge auf Schnecken tempo. Die alte Verbindung über Göppingen und Geislingen ist daher eine Schnauftour. Schnellfahrstrecke? Modernes Reisetempo im Stile eines ICE? Das erforderte eine 85 Kilometer lange Neubaustrecke und immensen Aufwand: Insbesondere auf den gut 60 Kilometern zwischen Wendlingen und Ulm waren dabei mehr als 30 Kilometer Tunnel und die Filstalbrücke zu bauen – 85 Meter hoch und an die 500 Meter lang.

Aber selbst mit dieser Hightech-Ausstattung bleibt die Strecke eine Berg- und Talbahn: Hinter Wendlingen geht es knapp 470 Höhenmeter auf die Hochebene der Alb hinauf und dann rund 270 Höhenmeter wieder hinunter nach Ulm.

Die Strecke ist Teil des Projekts Stuttgart 21. Noch wird an der Verbindung zwischen Stuttgart und Wendlingen gebaut. Wenn alles nach Plan läuft, geht sie im Dezember 2025 endlich in Betrieb, dann sind Stuttgart, der Stuttgarter Flughafen und Ulm über eine durchgehende Schnellfahrstrecke verbunden. Hochgeschwindigkeitszüge werden dann durchgehend mit bis zu 250 Kilometern pro Stunde unterwegs sein, und die Reise dauert nur noch 40 Minuten statt 53 Minuten über die alte Trasse. Eine der wichtigsten Nebenwirkungen: Die neue Strecke erlaubt es, den Regionalverkehr andersorts zu verdichten. Damit rückt ein ganzer Wirtschaftsraum noch einmal deutlich zusammen.

Seit Dezember 2022 ist die anspruchsvolle Teilstrecke von Wendlingen nach Ulm nun in Betrieb. Vier Jahre hat allein die bahntechnische Ausrüstung gedauert und rund 300 Mio. Euro gekostet. Ein Frankfurter Leinemann-Team um Jarl-Hendrik Kues, Felix S. Thomas und Gabriela Simlesha hat die Arbeitsgemeinschaft Bahn Technik Schwäbische Alb baubegleitend beraten. Dabei ist ein ganz besonderer Teamgeist gewachsen, wie man ihn selbst zwischen guten Geschäftspartnern nicht unbedingt erwartet.



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

Foto: Leinemann Partner



Auf der neuen Schnellstrecke über die Schwäbische Alb flitzen die Züge von Tunnel zu Tunnel über die Filstalbrücke

»Wir haben nicht nur über Recht und Bautechnik gebrütet, sondern regelmäßig mit den Projektleitern Sybille Ritzkowsky und Werner Fahrnberger auch mal eine Runde gekickert«, erzählt Jarl-Hendrik Kues. Beide waren am Ende sogar Gäste auf dem Leinemann-Retreat 2023, wo sie mit einem sehr lebendigen Vortrag über das gemeinsame Projekt Begeisterung hervorriefen. Offenbar schafft nicht nur die Bahn gute Verbindungen. Die Arge jedenfalls war dankbar für die über fünf Jahre Rechtsberatung: »Wir sind Jarl-Hendrik Kues und seinem Team sehr

dankbar für seine jahrlange kompetente Geleitung durch die Irrungen und Wirrungen des deutschen Baurechts, die hervorragende persönliche Betreuung und die rasche Beantwortung unserer vielen kurzfristigen Rechtsanfragen – und besonders für seine Fähigkeit, komplexe juristische Sachverhalte so zu erklären, dass es auch ein Baumensch versteht!«, so Bauleiterin Sybille Ritzkowsky. Und die Leinemann-Anwälte wiederum haben vieles über das Bauen gelernt, was jenseits der Rechtsberatung sonst oft viel zu kurz kommt.

Foto: Thomas Niedermüller

Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau und Arboristik

Ganz aus Holz



Mehr Platz für Seminare, mehr Umweltschutz durch Holzbauweise: das neue Lehrgebäude der LVGA

Umweltfreundliches Seminargebäude der Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau und Arboristik in Großbeeren bei Berlin errichtet

An Peter Joseph Lenné führte Anfang des 19. Jahrhunderts in Preußen kein Weg vorbei. Er gilt als einer der Gartenkünstler seiner Zeit, und wenn es um die Gestaltung von Parks und Gärten ging, waren seine Kunst und Sachverstand weit über die Grenzen des Königreichs hinaus begehrt.

Lenné war es auch, der Ende 1821 anregte, eine königliche Gärtnerlehranstalt zu gründen, um auf gut ausgebildete Gärtner sowie leistungsfähige Baumschulen zurückgreifen zu können. Die Anstalt wurde 1824 eröffnet. Hundert Jahre später wurde daraus die preußisch-berlinische LuFA, die Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau mit Versuchsflächen unter anderem in Großbeeren, südlich von Berlin.



Stefan Erdmann,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Berlin

Heute befindet sich auf dem Gelände das Leibniz-Institut für Gemüse- und Zierpflanzenbau (IGZ) sowie die Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau und Arboristik e.V. (LVGA). Letztere ist ein berufsständisch organisiertes Berufsbildungs- und Forschungszentrum der Grünen Branche, verfügt

über ein qualifiziertes Team und moderne, gut ausgestattete Seminar- und Veranstaltungsräume sowie über Maschinen und Einrichtungen. Die Anschrift lautet übrigens Peter-Lenné-Weg 1 und erinnert damit an den historischen Bezug. Die LVGA veranstaltet eine Vielzahl von Seminaren für Fach- und Führungskräfte sowie für interessierte Privatpersonen vorwiegend aus dem Gartenbau, der Arboristik sowie dem Garten- und Landschaftsbau.

Ihre Veranstaltungskapazität hat die LVGA in Großbeeren nun durch ein neues, zwei-stöckiges Seminargebäude mit multifunktional gestaltbaren Seminarräumen für 25 bis 150 Besucher erweitert. Freianlagen im Erd- und Obergeschoss werden als außen liegende Seminarräume genutzt. Die Maßnahme wurde durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und das Land Brandenburg gefördert.

Das Gebäude wurde mit Holzfertigteilen errichtet, was den hohen ökologischen Anspruch bei dem Projekt genauso zeigt wie der Einsatz von Wärmepumpen und zukünftig auch Fotovoltaik. In den Außenanlagen werden mit klimagerechten Zukunftsbäumen sowie entsprechenden Staudenpflanzungen Muster- und Versuchsflächen für eine moderne Freiflächengestaltung in Zeiten des Klimawandels angelegt.

Leinemann Partner unterstützten die LVGA bei dem Vergabeverfahren zur Auswahl und Beauftragung des Planungsbüros. Das mit der Generalplanung beauftragte Büro Gölling Götzelmann Architekten (ehem. Schmidtman & Gölling) hat eine entsprechende Expertise auf dem Gebiet der Holzfertigteilbauweise und konnte sich mit seinem innovativen Entwurf durchsetzen. Stefan Erdmann von Leinemann Partner in Berlin begleitete die LVGA auch bei der Umsetzung des Bauvorhabens, das dank des hohen Vorfertigungsgrades bei den Holzfertigteilen in weniger als 15 Monaten umgesetzt werden konnte.



»Die sehr gute vorbereitende und baubegleitende juristische Beratung trugen wesentlich zum Erfolg des Projektes bei.«

Holger Schulz,
Geschäftsführender Leiter
Lehr- und Versuchsanstalt für
Gartenbau und Arboristik e.V.
(LVGA)

Fotos: LVGA, Leinemann Partner

Unentbehrlich für die Vergabepraxis.

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
- berücksichtigt die erforderlichen Anpassungen des Vergaberechts aufgrund der »eForms«
- Praxisorientiert und wissenschaftlich fundiert zugleich
- von einem breiten Team von Autorinnen und Autoren aus der Vergabepraxis

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

2024. Rund 1000 Seiten.
In Leinen ca. € 179,-
ISBN 978-3-406-64725-3
Neu im Dezember 2023

☰ beck-shop.de/11513464

»Das passt alles klasse zusammen!«

Zum ersten Mal sind Leinemann Partner durch Zusammenschluss mit einer anderen Kanzlei gewachsen: Seit Sommer 2023 ist das Team um Christian von Ulmenstein von Ulmenstein Rechtsanwälte nun ein Leinemann-Team. Im Interview mit dem LP Magazin erzählt der Fachanwalt für Vergaberecht, wie es dazu kam und warum es gut ist



Christian v. Ulmenstein im Gespräch mit dem LP Magazin

LP Magazin: Was bewegt einen in Hannover erfolgreichen Anwalt dazu, sich mit Leinemann Partner zusammenzutun, einem Wettbewerber und einer deutlich größeren Einheit?

Christian von Ulmenstein: In erster Linie ist da natürlich das professionelle und sympathische Umfeld, auf das mein Kollege David Müller und ich gestoßen sind, sowie das

Gefühl, dass das für mich und das Team mit Blick auf die Zukunft eine großartige und wichtige Entwicklungsmöglichkeit darstellt. Mit der Bündelung unserer Kompetenzen heben wir auf beiden Seiten Synergien. Durch den Zusammenschluss mit unserer kleinen, spezialisierten Gruppe von Rechtsanwälten, die in ihrem Bereich schon seit vielen Jahren erfolgreich tätig

ist, vergrößert sich das Beratungsangebot bei Leinemann Partner. Das passt so klasse zusammen – auch aus der Sicht meines Teams –, dass der Schritt fast eine logische Konsequenz war, um sich fortzuentwickeln.

Sie haben Ihre vorherige Kanzlei in Hannover geführt. Gibt es durch den Zusammenschluss nun einen neuen Standort von Leinemann Partner in Hannover?

Nein, wir eröffnen damit keinen weiteren Standort. Von den Mandanten haben vielleicht fünf Prozent ihren Sitz in Hannover, ansonsten waren wir auch zuvor bundesweit tätig. Wir haben unsere Einheit mit der vergaberechtlichen Einheit von Leinemann Partner Rechtsanwälte verschmolzen und uns dem Berliner Standort angeschlossen.

Wie lange haben Sie an der Vereinigung gearbeitet?

Ralf Leinemann kenne ich schon lange, allerdings bisher immer auf der Gegenseite: Wir hatten Verfahren, bei denen wir uns als Auftraggeber-Vertreter und Auftragnehmer-Vertreter kennengelernt haben. Erste Überlegungen sind schon vor Längerem gewachsen. Aber wirklich konkret besprochen

und umgesetzt haben wir es dann innerhalb von sechs Monaten.

So ein großer Schritt wie dieser muss natürlich gut vorbereitet sein, mit vielen Einzelfragen in der Umsetzung, die im Vorhinein zu klären sind. Wir haben zum Beispiel eine Vielzahl von Mandanten, die mit übertragen werden sollten und wobei es erforderlich war, sich zunächst ein umfassendes Bild davon zu machen, wie eine Übertragung stattfinden könnte. Die Zeit für eine saubere Umsetzung haben wir uns natürlich genommen.

Wie kann man sich das mit der Mitnahme der Mandanten vorstellen?

Uns war es sehr wichtig, bei unseren Mandanten, mit denen uns eine langjährige, sehr vertrauensvolle Zusammenarbeit verbindet, deutlich zu machen, dass wir auch weiterhin direkt für sie zur Verfügung stehen und nicht im Rechtsberatungspool einer Großkanzlei untergehen. Unsere Mandanten haben die geplante Vereinigung als einen Kompetenzzugewinn und eine Weiterentwicklung wahrgenommen. Die Mandatsbindung hat dieser Prozess sogar noch einmal gefestigt. Zu unserer Freude sind dann sämtliche Beratungsverträge übertragen worden – wir haben nicht einen einzigen Mandanten, der diesen Weg nicht mitgegangen ist. Das motiviert und gibt ordentlich Rückenwind. Zudem wurden wir bei Leinemann Partner dann in der Umsetzung auch von allen Seiten bestens unterstützt. Wir wurden sehr herzlich empfangen und freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit unseren neuen Kolleginnen und Kollegen.

Welche besondere Expertise bringen Sie ein? Sie gelten als Experte für Postvergaben.

Auch in Zeiten der elektronischen Kommunikation ist der Postverkehr der öffentlichen Hand kaum geschrumpft. Nach wie vor findet hierzulande die Kommunikation zwischen der Verwaltung und dem Bürger auf dem Postwege statt. Und

immer dann, wenn die öffentliche Verwaltung diese Dienstleistungen beschafft, ist das Ganze ausgeschrieben. Zudem ist der Markt gesetzlich reguliert, und mit der Post AG gibt es einen großen Player. Sie beherrscht mit ihren Töchtern den Postsektor zu ungefähr 85 Prozent. Ihr gegenüber stehen eine Vielzahl mittelgroßer und kleinerer Postdienstleistungsunternehmen. Und in dem Moment findet dann auch Vergaberecht statt: Ausschreibende Stellen sowie die Bieter haben die besonderen Marktverhältnisse zu berücksichtigen. Einer wettbewerblich orientierten und rechtskonformen Ausschreibung kommt damit – wie auch in anderen Beschaffungsbereichen – große Bedeutung zu. Mit unserer Expertise ergänzen wir das Beratungsangebot von Leinemann Partner nun.

Auch wenn die Digitalisierung in Deutschland langsamer voranschreitet als anderswo, scheint die Post doch ein schrumpfender Sektor zu sein. Warum halten Sie das nach wie vor für ein erstrebenswertes Geschäft?

Bemerkenswerterweise sinken in Deutschland die Sendungsmengen gar nicht so erheblich, und so leitet die öffentliche Hand Jahr für Jahr und bis heute etwa 250 (!) neue öffentliche Ausschreibungsverfahren ein, die die Briefzustellung betreffen. Wichtige öffentliche Kommunikation findet hierzulande auf dem Papierwege in den Briefkästen statt. In Dänemark beispielsweise ist jeder Bürger verpflichtet, einen persönlichen elektronischen Briefkasten für Sendungen der Verwaltung vorzuhalten. Die gesamte öffentliche Kommunikation findet verpflichtend online statt. Das ist bei uns nicht der Fall, und das wäre bei uns, nehme ich an, auch derzeit noch kaum umzusetzen.

Zudem stehen im Postgesetz große Änderungen an. Das Porto wird laufend erhöht, auf der anderen Seite sollen Leistungspflichten sinken. Es soll zugleich der postalische Universaldienst sichergestellt werden.

Was nun das Vergaberecht betrifft, bleiben die Fragen im Postsektor im Hinblick auf wettbewerbsfreundliche Ausschreibungen also spannend: Wie ist wettbewerbsorientiert auszuschreiben? Wie sind die Leistungen aufzuteilen? Welche Leistungsanforderungen sollen wie zur Sicherstellung der Versorgung gestellt werden? Wie ist mit Portoerhöhungen umzugehen?

All dies sind Umstände und Fragen, die bei allen öffentlichen Ausschreibungen nach wie vor eine Rolle spielen und die vergaberechtlich auch in Zukunft zu erfassen sind.



Dr. Christian v. Ulmenstein gründete 2008 die auf Regulierungsrecht und Vergaberecht ausgerichtete Kanzlei Ulmenstein Rechtsanwälte. Seit 2023 ist der Fachanwalt für Vergaberecht bei Leinemann Partner in Berlin tätig und berät und betreut Bieter und Vergabestellen bei der Beteiligung an und Durchführung von öffentlichen Ausschreibungen



David Müller ist Fachanwalt für Vergaberecht und seit 2011 als Rechtsanwalt tätig

Herzlich willkommen! Wir begrüßen vier neue Rechtsanwältinnen bei Leinemann Partner



Maximilian Lechleitner,
Hamburg



David Müller,
Berlin



Yaroslav Shevchuk,
Berlin



Christian v. Ulmenstein,
Berlin

Herzlichen Glückwunsch zur Partnerernennung!



Rechtsanwältin Shushanik Röcker wurde zum 1. Juli in den Partnerkreis aufgenommen. Sie ist seit 2016 an unserem Berliner Standort tätig und berät überwiegend nationale und internationale Unternehmen transaktionsbegleitend im Immobilienrecht.

Verhandlungen erfolgreich führen



Neue Horizonte öffnen – das ist das Motto unserer LP Academy

Was macht eine erfolgreiche Verhandlung aus? Wie sieht eine professionelle Vorbereitung aus? Wie gestalte ich die Verhandlung? Und wie erkenne und »wehre« ich mich gegen Manipulationen?

Im Oktober fand wieder ein LP Academy-Seminar mit Carmen Schön statt. Dieses Mal drehte sich alles um die erfolgreiche Verhandlungsführung. Neben dem theoretischen Input durch die Dozentin erarbeiteten unsere KollegInnen gemeinsam in kleineren Gruppen Strategien der erfolgreichen Verhandlungsführung, die anschließend in großer Runde vorgestellt und diskutiert wurden. Nun sind die TeilnehmerInnen für die nächsten Verhandlungen noch ein

bisschen besser gerüstet! Die Seminare unserer LP Academy finden regelmäßig zur internen Weiterbildung des Leinemann-Teams statt und halten ein breit gefächertes Angebot bereit. Wir unterstützen damit die persönliche und fachliche Weiterentwicklung unserer KollegInnen auf jeder Karrierestufe – vom Berufseinsteiger bis zum langjährigen Partner ist für alle etwas dabei. Die praxisbezogenen Seminare schulen Soft Skills ebenso wie fachliches Know-how, um die individuellen Stärken zu fördern. Der regelmäßige Austausch in einem inspirierenden Umfeld bietet die Möglichkeit, voneinander zu lernen, neue Perspektiven zu entdecken und gemeinsam zu wachsen.

Fotos: Leinemann Partner

Auszeichnungen



Unsere 16 »Best Lawyer« auf einen Blick

Chambers Europe

Chambers ermittelt seit 25 Jahren die weltweit führenden Anwälte und Kanzleien. Erneut ist Leinemann Partner von Chambers Europe in der aktuellen Auflage 2023 ausgezeichnet worden und zählt zu den Top-Kanzleien im Bereich »Projects-Construction«. Leinemann Partner ist laut Chambers eine herausragende Sozietät im Baurecht mit Niederlassungen in ganz Deutschland, die für ihre hochwertige Beratung bei großen Bauprojekten bekannt ist.

- Als »Notable Practitioners« werden Prof. Dr. Ralf Leinemann, Prof. Dr. Marc Oliver Hilgers und Dr. Thomas Hildebrandt hervorgehoben.
- Prof. Dr. Ralf Leinemann wird außerdem im Bereich »Public Procurement« in Band 2 hervorgehoben.

Handelsblatt/Best Lawyers

Der US-Verlag Best Lawyers hat in Kooperation mit dem Handelsblatt die besten Wirtschaftskanzleien und Anwälte 2023 in Deutschland ermittelt. 16 Kolleginnen und Kollegen von Leinemann

Fotos: Leinemann Partner

Partner wurden als »Best Lawyers« ausgezeichnet. Jarl-Hendrik Kues ist zudem »Lawyer of the Year« für Baurecht.

- Im **Baurecht** werden die Kolleginnen und Kollegen Dr. Amneh Abu Saris, Bastian Haverland, Dr. Thomas Hildebrandt, Prof. Dr. Marc Oliver Hilgers, Jarl-Hendrik Kues, Stephan Kaminsky, Dr. Eva-Dorothee Leinemann, Prof. Dr. Ralf Leinemann, Jochen Lüders und Oliver Schoofs ausgezeichnet.
- Im **Immobilienwirtschaftsrecht** Dr. Ralf Averhaus, Dr. Thomas Hildebrandt, Prof. Dr. Marc Oliver Hilgers, Michael Göger und Thomas Maibaum.
- Für **Konfliktlösung** zählt Dr. Oliver Homann zu den besten Anwälten.
- Im **Öffentlichen Wirtschaftsrecht** Dr. Martin Büdenbender, Bastian Haverland, Dr. Thomas Kirch, Jarl-Hendrik Kues, Prof. Dr. Ralf Leinemann und Oliver Schoofs.
- Im Bereich **Public Private Partnership** Bastian Haverland, Dr. Thomas Kirch und Dr. Eva-Dorothee Leinemann.

Frankfurter Kanzleiausflug lässt Kindheitsträume in Erfüllung gehen

Der Kanzleiausflug unseres Frankfurter Büros sorgte für Begeisterung bei den Teilnehmenden: Ende September durften die KollegInnen das Ausbildungszentrum der Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, das letztes Jahr in Satteldorf eröffnet wurde, besuchen. Ob Minibagger, Radlader, Walze oder brandneuer Hydraulikbagger der »Next Generation«: Auf dem weitläufigen Trainingsgelände hatten alle Beteiligten beim Bedienen der Baumaschinen sehr viel Spaß!

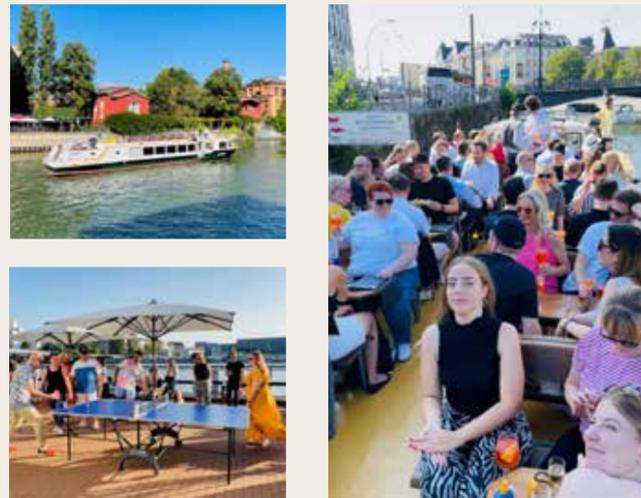


Ozapft is!



Wenn man ein Büro in München hat, dann geht es auch aufs Oktoberfest! Am »Italiener-Wochenende« war das Münchener Team gemeinsam auf dem Oktoberfest, verstärkt durch zwei Gäste aus Berlin. Natürlich waren alle zünftig zurechtgemacht und haben in bester Laune zusammen gefeiert.

Berliner Büro sticht in See



Bei bestem Wetter genossen die Berliner KollegInnen das Beisammensein des diesjährigen Kanzleiausflugs: Nach dem Auftakt-Grillen im Büro machten sich alle gemeinsam auf den Weg zur Spree, wo mit der MS Hamburg abgelegt wurde und durch das historische und politische Berlin zur Abend-Location geschippert wurde. Dort warteten leckeres Essen, Drinks und zahlreiche Tischtennispartien auf das gut gelaunte LP-Team. Anschließend klang der Abend bei gemeinsamem Tanz und mit guten Gesprächen aus.

Fotos: Leinemann Partner

Anwältinnen- Treffen



Im Rahmen unserer LP Academy findet jährlich das Anwältinnen-Treffen statt, zu dem deutschlandweit alle Anwältinnen von Leinemann Partner eingeladen sind. In kleinerem Format trafen sich im Juli einige »Leinefrauen« unseres Berliner Standorts. Sie tauschten sich in gemütlicher Atmosphäre zu aktuellen Themen aus dem Baurecht, Vergaberecht und Immobilienrecht aus. Vor allem aber wurden gegenseitig Karriere-Tipps gegeben und individuelle Anliegen besprochen, bei denen die unterschiedlichen Lebenserfahrungen, Perspektiven und Ansichten der Kolleginnen einfließen konnten.

Kanzleiempfang



Im Mai fand nach längerer Pause wieder unser traditioneller Kanzleiempfang am Berliner Standort statt. Viele MandantInnen nutzten die Gelegenheit, unsere Räumlichkeiten zu besuchen und mit unseren RechtsanwältInnen ins Gespräch zu kommen. Ein leckeres Catering durfte bei dieser Veranstaltung natürlich auch nicht fehlen.

Leinemann beim MOPO Team-Staffellauf 2023 in Hamburg und beim B2Run Berlin am Start



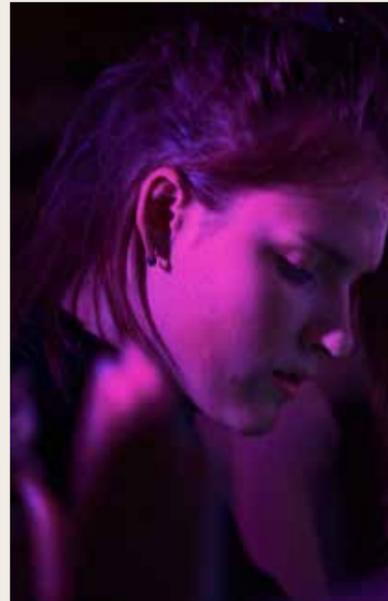
Erschöpft, aber glücklich

Fotos: Leinemann Partner

Am 24. August nahmen zwei Leinemann-Teams mit jeweils fünf LäuferInnen vom Hamburger Standort am alljährlichen MOPO Team-Staffellauf im Hamburger Stadtpark teil. Herrliches Spätsommerwetter und eine tolle Unterstützung an der Seitenlinie sorgten sowohl auf der Laufstrecke als auch im Anschluss im eigenen Firmenzelt bei Bier und einer Stärkung für gute Laune. Bei diesem Staffellauf, bei dem jeder Teilnehmer 5 km läuft und anschließend den Staffelstab weiterreicht, nahmen in diesem Jahr 2.000 Teams teil. Im nächsten Jahr soll es wieder an den Start gehen. »Dann vielleicht sogar mit drei oder vier Teams«, schwärmt Thomas Hildebrandt. Etwas später war dann auch unser Berliner Team sportlich gefordert: Am 27. September fand mit dem B2Run Berlin 2023 im Berliner Olympiastadion das große Finale der diesjährigen Firmenlaufmeisterschaft statt. Diesen B2Run gibt es inzwischen in achtzehn deutschen Städten. Der Lauf unterstützt mit der DKMS als offiziellem Charity-Partner auch in diesem Jahr wieder einen guten Zweck. Unter den rund 15.000 TeilnehmerInnen ging auch ein Team unseres Berliner Leinemann-Büros an den Start. Die Kolleginnen und Kollegen liefen die 5,4 Kilometer lange Strecke über das Gelände des Olympiastadions mit Zieleinlauf im Stadion – ein echtes Highlight!



Andreas Rost:
Projekte zur Bestätigung des Neuen,
 2016, chromogener Farbabzug,
 Maße variabel



Andreas Rost:
Projekte zur Bestätigung des Neuen,
 2016, chromogener Farbabzug,
 Maße variabel



El Lissitzky:
ohne Titel, Blatt 4 der 1. Kestner-Mappe
 »Proun«, 1923, Farblithografie auf starkem
 glatten Bütten, 595x435 mm, Kulturstiftung
 Sachsen-Anhalt, Kunstmuseum Moritzburg
 Halle (Saale)

Projekte zur Bestätigung des Neuen | PROUN

2017 erhielt Andreas Rost den 12. Aenne-Biermann-Preis für deutsche Gegenwartsfotografie. Verliehen wurde ihm der Preis für Werke, die während eines Aufenthalts in Minsk im Vorjahr entstanden waren und deren Motive für ihn das Menschenverachtende totalitärer Gesellschaftssysteme repräsentieren: die Formenwelt der stalinistischen Baukunst, die der Fotograf bei nächtlichen Streifzügen durch die Stadt festhielt.

Unterstützt von der Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst, läuft im Kunstmuseum Moritzburg in Halle an der Saale vom 28. Oktober 2023 bis 14. Januar 2024 nun die Kabinettausstellung »Projekte zur Bestätigung des Neuen | PROUN« mit Werken von Andreas Rost und El Lissitzky (1890-1941).

In der Ausstellung stellt Rost die prämierten Architektur- und Porträtfotografien ekstatisch tanzender Besucherinnen und Besucher einer weißrussischen Underground-Veranstaltung gegenüber. Also jenen, die »mit unbändiger Kraft aus dem System ausbre-

chen möchten«, so der 1966 in Weimar geborene Künstler.

Erfolgreiches Auflehnen gegen nicht zufriedenstellende Zustände sah der bedeutende russische Avantgardist El Lissitzky in der Oktoberrevolution 1917. Sie prägte sein kreatives Schaffen. An der künstlerischen und sozialen Neugestaltung wollte der Architekt, Typograf, Ausstatter, Bühnenbildner, Plakatgestalter, Maler, Zeichner, Plastiker, Fotograf, Collagist und Theoretiker El Lissitzky aktiv mitwirken. So entstanden zahlreiche Werke, die er »Prounen« nannte – ein Akronym, hergeleitet aus dem russischen »Pro Unowis«, also »Projekte zur Bestätigung des Neuen«.

Andreas Rost wirft nun Kernfragen der Moderne und der Konstruktivisten der 1920er-Jahre auf, indem er seine prämierten Fotografien von 2016 für die Ausstellung in den visuellen Dialog mit El Lissitzkys Werken der »PROUN«-Reihe aus dem Bestand des Kunstmuseums Moritzburg in Halle an der Saale gestellt hat.

Im Paradies fällt der Schnee langsam – über die Koexistenz von Tier und Mensch

Das Georg Kolbe Museum in Berlin-Westend widmet der deutsch-irakischen Künstlerin Lin May Saeed noch bis zum 25. Februar 2024 die Ausstellung »Lin May Saeed. Im Paradies fällt der Schnee langsam. – Ein Dialog mit Renée Sintenis.« Unterstützt wird die Ausstellung von der Leinemann Stiftung für Bildung und Kunst gemeinsam mit der Rudolf Augstein Stiftung und dem Freundeskreis des Georg Kolbe Museums.

Seit über zwanzig Jahren beschäftigte sich Saeed mit der Koexistenz von Tier und Mensch. Im Zentrum des künstlerischen Schaffens der Bildhauerin, Malerin und Tieraktivistin steht das Leben von Tieren und die Beziehung zwischen Tier und Mensch. In ihrer ersten musealen Einzelausstellung in Deutschland treffen ihre Skulpturen, Reliefs, Metallarbeiten, Scherenschnitte und Zeichnungen nun auf Werke von Renée Sintenis

(1888-1965). Sintenis gilt als eine der erfolgreichsten Bildhauerinnen der Weimarer Republik, deren künstlerischer Schwerpunkt ebenfalls im Tierreich lag. Bis heute wird ihre wohl bekannteste Tierskulptur, der Berliner Bär, im Rahmen der Berlinale verliehen.

Die Ausstellung mit Werken beider Künstlerinnen beleuchtet das Verhältnis von Menschen zu Tieren, erzählt von dem Umgang mit anderen Lebewesen und wie sich das gesellschaftliche Bild des Tieres in den letzten hundert Jahren gewandelt hat.

Bis zuletzt bereitete Lin May Saeed die Einzelschau ihrer Werke im Georg Kolbe Museum in Berlin-Westend mit vor. Nun wurde die Ausstellung zu ihrem Vermächtnis: Es war der Künstlerin nicht mehr vergönnt, die Vernissage am 14. September mitzuerleben. Sie verstarb Ende August nach schwerer Krankheit. Wir werden ihr Andenken bewahren.



Dr. Kathleen Reinhardt, Direktorin des Georg Kolbe Museums, begrüßt die Gäste der Vernissage



Lin May Saeed:
Mureen / Lion School
 2016, Styrofoam, acrylic paint, steel,
 plaster, wood



Bee Relief / The Liberation of Animals
 from their Cages VII
 2018, Styrofoam, acrylic paint, steel,
 transparent paper, wood

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 | 4.395 €

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