

02
21



Magazin

LEINEMANN PARTNER
RECHTSANWÄLTE



Beiträge zur Rettung der Welt

Ausschreiben und bauen
für ein klimaneutrales
Deutschland

Adjudikation

Warum Großprojekte
damit entspannter
ablaufen

Projekte

Magnetbahn und
Wasserstoffzug – neue Wege
der Fortbewegung

Beschaffung

Wie öffentliche Auftraggeber
die Wirtschaft umweltfreundlicher
machen können

Liebe Leserin, lieber Leser,

Vor uns liegen aufregende Zeiten. Es ist politischer Konsens, dass Klimaschutzmaßnahmen in massivem Umfang ergriffen werden sollen. Nicht allen ist schon klar, dass das mit einem beispiellosen Investitionsprogramm für Baumaßnahmen verbunden sein wird. Es sind nicht nur Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energie zu bauen, sondern auch Trassen für Hochspannungsleitungen, Umspannwerke und in gewissem Umfang auch noch Gaskraftwerke. Daneben wird die Wasserstoffherzeugung hochgefahren und die zugehörige Infrastruktur errichtet. Die Elektromobilität erfordert den Umbau vieler Werke der Automobil- und Zuliefererindustrie, Batteriefabriken müssen gebaut werden und Zigtausende von Ladestationen, für die wiederum das Stromnetz ertüchtigt werden muss. Auch alle anderen energieintensiven Branchen stehen vor riesigen Umbauprojekten. Zusätzlich soll die öffentliche Infrastruktur, insbesondere Bahn und Wasserstraße, massiv ausgebaut werden.

Wir bei Leinemann Partner Rechtsanwälte sind Marktführer in der Beratung von Projekten der Infrastruktur, die zudem vor Baubeginn meist noch förmliche Vergabeverfahren durchlaufen müssen. An der Schnittstelle von Vergabe- und Baurecht sind wir als Berater mittendrin bei allen kommenden Maßnahmen zur Erreichung von Deutschlands Klimaneutralität. Wir werden uns weiter personell verstärken und sind stolz, an der Lösung dieser Mammutaufgabe mitzuwirken. Einige Projekte stellen wir bereits in diesem Heft vor.

Ihr Feedback hilft uns, dieses Magazin für Sie noch besser zu gestalten. Schreiben Sie uns unter LPMagazin@leinemann-partner.de.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!



Ihr Ralf Leinemann



Inhalt

04 Sechs Beiträge zur Rettung der Welt

- 06 **#1 Impulse für die Wirtschaft, Entlastung für kommende Generationen**
- 08 **#2 Abschied vom Diesel**
- 10 **#3 Bauen ohne Lärm und Abgas**
- 12 **#4 Katastrophenhilfe und Vergaberecht – das geht!**
- 14 **#5 Neue Chance für die Magnetbahn**
- 16 **#6 Beschaffung neu erfinden**

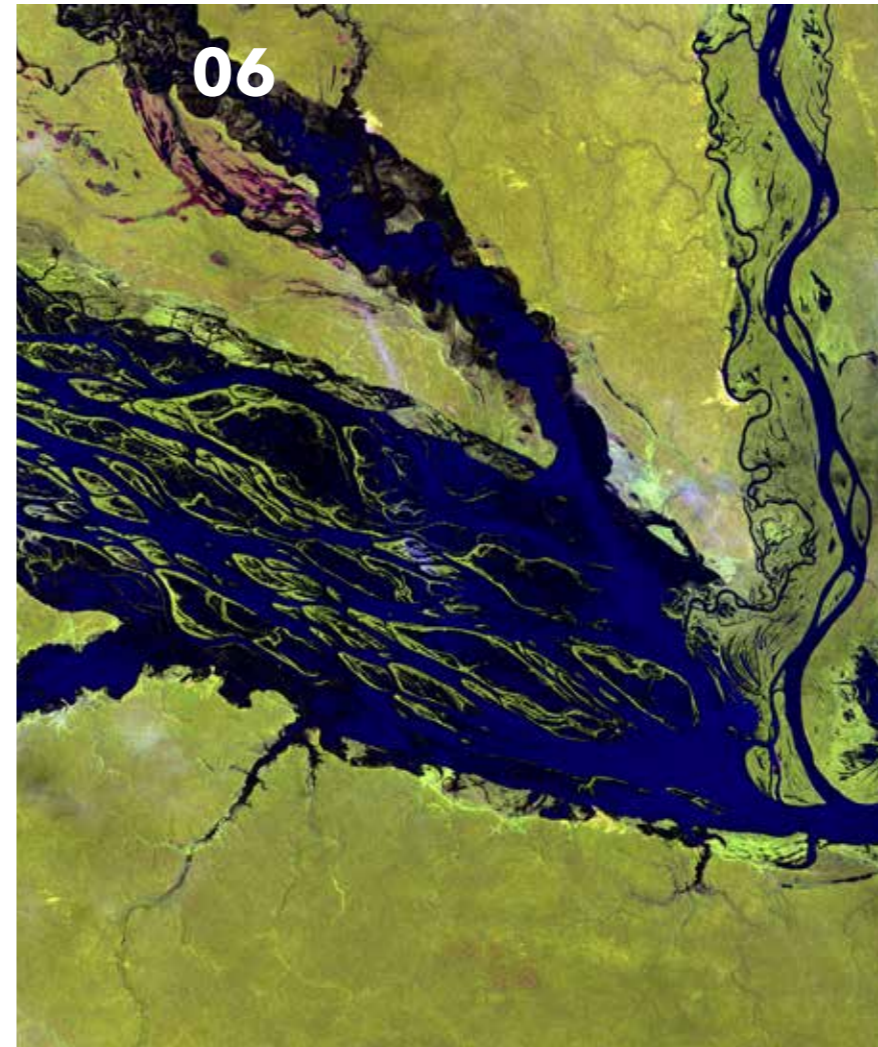
18 Meinung & Analyse

- 18 **Streit ad-hoc entscheiden – mit Adjudikation**
Ein Instrument zur schnellen und vorläufigen Klärung von Disputen bei Bauprojekten
- 21 **Notariat**
Heiraten mit Ehevertrag
- 22 **Kolumne**
Starke Preisanstiege auffangen

24 Projekte

- 24 **Stephan Kaminsky & Patrick Böck – Fertigung in Deutschland: Europas modernste Kabelfabrik steht in Franken**
- 26 **Eva-Dorothee Leinemann – Bietergemeinschaft: Vier Anwältinnen und eine Fußball-EM**
- 27 **Thomas Kirch & Daniel Lucas Orf – Folgen des Lockdowns: Förderung von Kindern und Jugendlichen durch Aktionsprogramm »AUF!leben – Zukunft ist jetzt«**
- 28 **Thomas Kirch & Anne Müller – Schienenverkehr: Goliath schlägt David**
- 30 **Jasper Strehlow – Wasserstoffzüge: Traditionsbahn entsteht neu**
- 31 **Bastian Haverland & Hauke Meyhöfer – Pflanzen un Blumen: Hamburg beseitigt Bausünde aus den Siebzigern**
- 32 **Thomas Hildebrandt, Amneh Abu Saris & Christoph F. Priebe – Volksparkstadion: Erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen HSV und Leinemann Partner geht weiter**
- 34 **Kanzlei-News**
Orientierung für Baupraktiker, Neueinsteiger
- 36 **Neues aus der Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst**

#02/2021



Impressum

Herausgeber Leinemann & Partner Rechtsanwälte mbB, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg, Köln, München	Art Direction Daniel Bognár, danielbognar@damentennis.com
Redaktionsleitung (v.i.S.d.P.) Nadin Tornow, Managerin PR/Marketing Leinemann & Partner	Lektorat & Schlussredaktion Marion Linssen
Redaktion Volker Bormann, vb@kommunikationskontor-hamburg.de Telefon 040 - 57 20 63 10	Redaktionsanschrift Leinemann & Partner Rechtsanwälte mbB Friedrichstr. 185-190 10117 Berlin Telefon 030 - 20 64 19-0 lpmagazin@leinemann-partner.de www.leinemann-partner.de
	Druck Gotteswinter und Aumaier GmbH Joseph-Dollinger-Bogen 22 80807 München

6

Beiträge zur Rettung der Welt

Klimaschutz und die Bekämpfung schädlicher Klimafolgen sind eine Gemeinschaftsaufgabe. Dabei gibt es mehr Möglichkeiten, als im Dauerfeuer der Mediendebatten regelmäßig aufblitzen. Die folgenden Beispiele vermitteln einen Eindruck davon

Von Volker Bormann



Abgesehen von einer lautstarken Außenseiterriege, zweifelt heute kaum noch jemand daran, dass wir Menschen das Klima auf unserem Planeten verändern. Zu offensichtlich erweisen die Rechenmodelle und Vorhersagen der Klimaforscher sich als zutreffend, werden die Veränderungen unseres Klimas spürbar: Gletscher und Polareis schmelzen, das Wetter schwankt stärker zwischen Extremen, die Durchschnittstemperatur und der Anteil an Treibhausgasen in der Atmosphäre steigen, wetterbedingte Schäden mehren sich und treten zunehmend auch in den gemäßigten Zonen auf – eben bei uns.

All dies treibt die Angst davor, die Lage schon bald selbst dann nicht mehr bessern zu können, wenn wir versuchten, das Ruder noch herumzureißen: Kippt das System? Versiegt der Golfstrom? Geht plötzlich alles viel schneller als erwartet? Bekommt der Klimawandel gar eine Eigendynamik, die uns Menschen mehr denn je zum Spielball witterungsbedingter Urgewalten macht? Wie werden unsere Kinder leben?

Die Kinder und Jugendlichen sind es denn auch, die uns seit einiger Zeit ins Gewissen streiken. Im Frühjahr 2021 haben sie zum ersten Mal massive juristische Unterstützung bekommen: Mit Blick auf die Last der kommenden Generationen begründete das Bundesverfassungsgericht Ende März 2021, warum das zwei Jahre zuvor in Kraft gesetzte damalige Bundesklimaschutz-

gesetz teilweise verfassungswidrig war. Kristin Beckmann und Malte Offermann aus dem Kölner Büro von Leinemann Partner erklären, wie das Urteil des Bundesverfassungsgerichts sich auf das Bau- und Vergaberecht auswirkt.

All die Maßnahmen, die zur Senkung des CO₂-Ausstoßes ergriffen werden müssen, werden massive Investitionen erfordern und damit insbesondere Projekte des Baus und Anlagenbaus mit sich bringen. Soweit die öffentliche Hand diese Projekte anschiebt, werden sie auch in förmlichen Vergabeverfahren auszuschreiben und zu vergeben sein. Die Netzbetreiber bauen Übertragungsnetze, Energieproduzenten errichten Solar-, Wind- und Geothermiekraftwerke, alte Kohlekraftwerke werden abgerissen, die Autoindustrie baut neue Werke für die Elektromobilität, Batteriefabriken müssen errichtet werden, alle energieintensiven Industrien müssen ihre Anlagen umbauen – und viele weitere Maßnahmen stehen an.

Leinemann Partner stehen mit ihren anwaltlichen Schwerpunkten mittendrin. Vergaberecht und Baurecht sind für die riesigen Investitionen der nächsten Jahre gefragt wie nie. Und dieses Mal ist es nicht nur ein Konjunkturprogramm zur Arbeitsplatzbeschaffung, sondern ein großes politisches Ziel, das erreicht werden soll. In diesem LP Magazin findet sich eine Staffel von sechs Beiträgen, die anschaulich die Tätigkeit von Leinemann Partner

darstellen bei Ausschreibung und Bau von Projekten, die der CO₂-Reduzierung und der Energiewende dienen.

Beleuchtet werden Wege zu mehr Klimaschutz, etwa durch den Einsatz elektrisch betriebener Baumaschinen (Seite 10) und einer marktfähigen Kurzstreckenvariante der Magnetschwebbahn, wie das bayerische Unternehmen Max Bögl sie entwickelt (Seite 14). Als Transrapid gescheitert, wird die umweltfreundliche Technologie herunterskaliert und für vielfältigen Einsatz gangbar gemacht. Vom Kölner Leinemann-Büro wird geschildert, wie die Beschaffung von Bussen mit innovativen Antrieben vergaberechtlich gelingt (Seite 8), gefolgt von einem Essay über vergaberechtliche Besonderheiten im Rahmen der Katastrophenhilfe, das die Partner Jonas Deppenkemper aus dem Frankfurter Büro sowie sein Kölner Kollege Stefan Hanke beisteuern. Das Ende der Staffel ist dem Kompetenzzentrum innovative Beschaffung gewidmet, das dazu beitragen soll, das außergewöhnliche Gestaltungspotenzial zu heben, das im öffentlichen Einkauf liegt.

Die sechs Schlaglicht-Artikel im LP Magazin machen klar: Klimaschutz wird konkret und muss durch Investitionen umgesetzt werden. Überall in Wirtschaft und Gesellschaft muss angepackt werden. Leinemann Partner freuen sich, dazu schon jetzt und in den nächsten Jahren ihren Teil in der rechtlichen Begleitung beitragen zu können.

#1

Impulse für die Wirtschaft, Entlastung für kommende Generationen

Das Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom März 2021 ist eine viel beachtete Entscheidung: Teile des alten Klimaschutzgesetzes waren demnach verfassungswidrig. Kristin Beckmann und Malte Offermann erläutern die Argumentation der Richter und erklären, was die Novelle des Gesetzes für Wirtschaft und Gesellschaft bedeutet

Von Kristin Beckmann & Malte Offermann

WIE DAS GESETZ URSPRÜNGLICH GEFAST WAR

Das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) von 2019 enthielt Regelungen, die den weltweiten Klimawandel eindämmen helfen sollten. Es basierte auf dem Pariser Klimaschutzabkommen, das unter anderem zum Ziel hat, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf »deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem industriellen Zeitalter« zu begrenzen.

Das KSG regelte hierzu, die Treibhausgasemissionen schrittweise zu mindern, um das langfristige Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2050 zu erreichen. Es sollte also ab

2050 in Deutschland nur noch so viel Treibhausgas produziert werden, wie auch abgebaut werden kann. Dafür war im KSG vorgesehen, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent zu reduzieren. Zur Erreichung dieses Ziels gab das KSG den verschiedenen Wirtschaftszweigen »Energiewirtschaft«, »Industrie«, »Gebäude«, »Verkehr«, »Landwirtschaft«, »Abfallwirtschaft und Sonstiges« sowie »Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft« zulässige Jahresemissionsmengen vor.

Bis 2030 war somit ein konkreter Emissionsreduktionspfad festgelegt. Allerdings enthielt das KSG keine Regelung dazu, wie die Treibhausgasemissionen ab dem Jahr 2031 bis zur Erreichung der Treibhausgasneutralität 2050 gemindert werden sollten. Die Bundesregierung wurde lediglich

ermächtigt und verpflichtet, dies in Zukunft festzulegen.

WIE DAS BUNDESVERFASSUNGSGERICHT ARGUMENTIERT

Das Bundesverfassungsgericht beanstandete, dass der deutsche Gesetzgeber keine ausreichenden Vorkehrungen dazu getroffen habe, wie die Pflichten zur Emissionsminderung nach 2030 so umgesetzt werden können, dass die Grundrechte der Bevölkerung nicht unangemessen beschränkt werden. Die Richter sahen darin bereits jetzt die Gefahr einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung von Grundrechten in der Zukunft. Denn jede heute zugelassene Emissionsmenge reduziere künftigen Spielraum. Das vom Sachverständigenrat für Umweltfragen auf Grundlage des Pariser Klimaschutzabkommens

errechnete maximale Treibhausgas-Restbudget für Deutschland werde bereits durch die bis 2030 erlaubten Emissionsmengen fast vollständig aufgebraucht. Hierdurch entstünde für die Zeit nach 2030 eine weit höhere Minderungslast, was zwangsläufig zu tiefgreifenden Freiheitsbeeinträchtigungen führe. Insofern sei es verfassungswidrig, dass es im Klimaschutzgesetz von 2019 keine transparenten Vorgaben zum Umgang mit den nach 2030 nur noch geringen verbleibenden Emissionsmöglichkeiten und den daraus resultierenden Nachteilen gibt. Klimaschutzmaßnahmen, die gegenwärtig unterbleiben, müssten in Zukunft unter möglicherweise noch ungünstigeren Bedingungen ergriffen werden und beschnitten dann Freiheitsrechte umso drastischer.

WIE DIE BUNDESREGIERUNG REAGIERTE

Bereits sieben Wochen nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts reagierte die Bundesregierung mit dem Entwurf eines Änderungsgesetzes; die Gesetzesnovelle ist am 31.08.2021 in Kraft getreten. Dort ist nun unter anderem eine Verschärfung des Reduktionspfades vorgesehen: Anders als in der Fassung des KSG von 2019 ist nun der Treibhausgasausstoß bis zum Jahr 2030 um 65 Prozent statt um 55 Prozent zu mindern. Zusätzlich wurde ein weiteres Zwischenziel auf dem Weg zur vollständigen Klimaneutralität eingefügt – die nun bereits 2045 erreicht werden soll: Bis zum



Kristin Beckmann,
Rechtsanwältin, Köln



Malte Offermann,
Rechtsanwalt, Köln



Demonstrationen, wie hier am Brandenburger Tor in Berlin, halten die Klima-Debatte in der Öffentlichkeit wach

Jahr 2040 ist eine Reduzierung um 88 Prozent vorgesehen. So sollen die unausweichlichen Belastungen auf dem Weg zur Klimaneutralität gleichmäßiger verteilt und nicht größtenteils in die Zukunft verlagert werden.

WAS DIE ENTSCHEIDUNG FÜR DIE WIRTSCHAFT BEDEUTET

Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts verpflichtet unmittelbar zunächst nur den Staat, Maßnahmen zum Klimaschutz so zu gestalten, dass sie den Grundrechten entsprechen und ein Erreichen der Klimasziele sichern.

Die Änderung des KSG und die darin enthaltene Verschärfung des Reduktionspfades wirken sich jedoch mittelbar auch auf Unternehmen aus. So ist damit zu rechnen, dass Umweltaspekte im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe eine noch größere Rolle spielen werden. Unternehmen, die ihren Umsatz zum Großteil aus Geschäften mit der öffentlichen Hand generieren, werden daher verstärkt auf klimafreundliche Prozesse achten müssen.

Außerdem ist als Reaktion auf die Anpassung des KSG der Erlass zahlreicher Fachgesetze zu erwarten. Um die neuen Ziele sicher zu erreichen, werden Vorgaben, Anreize und Förderungen zur Treibhausgasreduzierung kommen. Hierzu hatte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bereits begleitend zum Änderungsentwurf einige Vorschläge gemacht. Diese befassen sich unter anderem mit einem »Pakt für klimafreundliche Produktion in Deutschland« zur Transformation klassischer Industrien mit hohen Prozess-emissionen – wie der Stahlindustrie und der Zementindustrie.

Ein weiterer Fokus des »Klimapakts« liegt auf klimafreundlicher Mobilität. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Ladeinfrastruktur dürfte vorangetrieben werden, sodass hier weiterhin mit vermehrten Bau- und Lieferaufträgen zu rechnen ist. Zur Sicherstellung der Einsparziele im Gebäudesektor hat der Bund beschlossen, die energetische Sanierung von Wohngebäuden und Sozialwohnungen sowie klimafreundliche Neubauten mit zusätzlichen 5,5 Mrd. Euro zu fördern. Überdies ist eine Erhöhung des CO₂-Preises zu erwarten, wodurch der Kohleausstieg wohl früher als geplant erfolgen wird. Dies wiederum macht den Ausbau erneuerbarer Energien dringender. Insbesondere der Solarausbau und der Ausbau von Windkraftanlagen könnte noch beschleunigt werden, was zu entsprechend mehr Aufträgen in diesem Bereich führen dürfte.

#2 Abschied vom Diesel

Wie die Beschaffung von Bussen mit alternativem Antrieb vergaberechtlich gelingt

Von Oliver Homann & Martin Büdenbender

Noch ist Busverkehr überwiegend Dieselverkehr. Das soll sich allerdings ändern, denn künftig steht die Förderung alternativer Antriebe im Fokus. Getestet werden Busse, die ihre Energie aus Batterie oder Brennstoffzelle beziehen oder aus Methan, das aus Biomasse erzeugt wurde. Darüber hinaus interessiert natürlich eine praktikable Lade- oder Betankungsinfrastruktur für den Betrieb der neuen Busse.

Alles zusammen mindert den Ausstoß von Treibhausgasen und schadstoffbelasteter Luft, macht den Busverkehr leiser und – kostet Millionen.

Deshalb kommt bei der Beschaffung der Busse das Vergaberecht ins Spiel: In den Förderbescheiden ist das nationale Vergaberecht nach der Unterschwellenvergabeordnung zu beachten. Nach der Sektorenverordnung sind die Beschaffer zudem verpflichtet, das europäische Vergaberecht anzuwenden und europaweit auszuschreiben. Hier gilt es, nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu

handeln und innovative Kriterien zu beachten, was oft mit positiven Umwelteffekten verbunden ist.

WANN DIESEL-HERSTELLER MITBIETEN DÜRFEN

Die Herstellerzahl von Omnibussen ist überschaubar. Sollen gar Busse mit alternativem Antrieb beschafft werden, erfüllen nur wenige Unternehmen die Ausschreibungskriterien. Aufträge dürfen zwar nur an geeignete Unternehmen vergeben werden, der Auftraggeber hat aber bei der Festlegung der Eignungskriterien weiten Spielraum.

Besonders bedeutsam ist die Forderung des Auftraggebers an die Bieter, Referenzen anzugeben. Dies ermöglicht, Auskünfte über den Bewerber, über eine ordnungsgemäße Abwicklung sowie Fachkunde einzuholen. Grundsätzlich müssen Referenzen sich auf »vergleichbare Leistungen« beziehen, wobei diese im technischen oder organisatorischen Bereich einen gleich hohen oder höheren Schwierigkeitsgrad haben soll-

ten. Insoweit kann auch ein Fahrzeughersteller, der bisher nur Diesel- oder Elektroantriebe verbaut hat, für die Lieferung von Wasserstoffbussen infrage kommen, wenn er die Technik von einem Unternehmen einkauft, dessen System erfolgreich in Bussen anderer Fahrzeughersteller läuft.

WARUM EIN VERTRAGSENTWURF ZUR LEISTUNGSBESCHREIBUNG GEHÖRT

Essenziell sein sollten die Mindestanforderungen, die der öffentliche Auftraggeber in der Leistungsbeschreibung für das Fahrzeug festlegt. Bei Werten wie Abmessung oder Anzahl der Sitzplätze empfiehlt es sich, variable Größen vorzugeben, um den Wettbewerb nicht unnötig einzuschränken. Dabei sollten im Leistungsverzeichnis keine Angaben aus Datenblättern einzelner Hersteller übernommen werden, um die Produktneutralität der Leistungsbeschreibung zu wahren. Auch die Berücksichtigung von Energieverbrauch und Umweltauswirkungen ist verpflichtend und wird durch Mindestvorgaben in der Leistungsbeschreibung bzw. den technischen Spezifikationen umgesetzt.



Hyundai-Bus mit Antrieb über Brennstoffzellen

Vorsicht ist geboten bei der Abfrage optionaler Leistungsbestandteile! Der Auftraggeber muss bei der Bekanntmachung der Ausschreibung wissen, welche Fahrzeugausstattung er tatsächlich benötigt – nur diese gehört in die Beschreibung.

Sinnvoll ist es überdies, Wartungsleistungen ins Leistungsverzeichnis aufzunehmen. Dabei sollten für die Vergleichbarkeit Art und Umfang benannt werden. In der Regel sind Wartung und Reparatur spezifischer Teile vom Hersteller wirtschaftlicher.

Liefertermine sollten für Unternehmen realistisch gestaltet sein. Im Vorfeld kann eine Markterkundung bei einzelnen Herstellern helfen, die Zeitangabe einzuschätzen.

Zudem sollte der Auftraggeber den Vergabeunterlagen einen Vertragsentwurf als verbindliche Grundlage beifügen. Das verhindert, dass Bieter ihre eigenen allgemeinen Geschäftsbedingungen in ihr Angebot einbeziehen. Nur ein Entwurf mit wenig Gestaltungsspielraum ermöglicht den Bietern, ihr Angebot auf der Basis derselben rechtlichen und kaufmännischen Voraussetzungen zu kalkulieren.

WER DEN AUFTRAG BEKOMMT

Den Zuschlag erhält das Angebot mit dem besten Preis-/Leistungs-Verhältnis. Hier hat der öffentliche Auftraggeber allerdings erheblichen Spielraum. Neben Kaufpreis und Betriebskosten sind Lebensdauer, Service, Kunden-

dienst sowie ein günstiger Lieferzeitpunkt zu berücksichtigen.

Oft fehlt dem Auftraggeber das Know-how, Busse mit neuen Antriebsarten zu warten. Bieter können hier punkten, etwa mit einem Servicekonzept oder kurzer Entfernung zur Werkstatt.

Der Auftraggeber kann seiner Verpflichtung zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen nachkommen, wenn er diese als Zuschlagskriterien festlegt. Dabei müssen die Umweltauswirkungen beim Zuschlag nicht finanziell bewertet werden. Auch der Vergleich unterschiedlicher Kraftstoffarten erübrigt sich, wenn bei der Definition des Beschaffungsbedarfs bereits eine bestimmte Energiequelle gewählt wurde.

Der Auftraggeber kann zudem Tests zur Bedingung machen, um die Angaben des Bieters zu verifizieren oder die Qualität eines Referenzfahrzeugs zusätzlich zu bewerten. Eine einfache Matrix macht die Wertung nachvollziehbar, sodass am Ende unter Einbeziehung sämtlicher Kostenfaktoren und anderer wertbildender Faktoren die Beschaffung schnell und wirtschaftlich vonstattengehen kann.



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



Martin Büdenbender, Fachanwalt für Vergaberecht, Köln

#3 Bauen ohne Lärm und Abgas

Leise und emissionsarm – so soll es nach dem Wunsch vieler Bauherren auf Baustellen zugehen. Mithilfe elektrischer Baumaschinen lässt sich das auch machen. Daher wächst das Angebot an akkubetriebenen Baggern, Radlädern und Kippern. Die Geräte sind schon erstaunlich leistungsfähig

Von Volker Bormann

Es gibt eine Reihe von Begleiterscheinungen, die Baustellen für Anwohner und Passanten zur Belastung machen: Absperrungen, Verkehrsbehinderung, Lärm, Abgase. Während Umwege für Passanten und den Straßenverkehr meist unvermeidlich sind, können Lärm und Abgasbelastung begrenzt werden. Daher fordern etwa die kommunalen Genehmigungsbehörden vor allem für Baustellen innerorts von den Bauherren immer öfter Maßnahmen gegen Lärm und Abgase. Hier schlägt die Stunde elektrischer betriebener Baumaschinen.

Sie arbeiten leise, sind bärstark und schonen die Gesundheit vor allem der Arbeiter, die sie bedienen, und jener, die in ihrer Nähe tätig sind. Außerdem gibt es sie schon in ansehnlichem Format: Der aktuell größte

Elektro-Muldenkipper der Welt kommt beladen auf ein Gesamtgewicht von 123 Tonnen. Dagegen ist der absolut größte Muldenkipper der Welt ein russischer Gigant. Beladen kommt er auf rund 800 Tonnen, die von zwei Dieselmotoren mit insgesamt 3.500 Kilowatt Leistung bewegt werden. Auf normalen Baustellen ist solch ein Ungetüm fehl am Platz, die Giganten arbeiten in Steinbrüchen und im Tagebau.

Zu den kleinsten Baumaschinen hingegen gehören Stampfer – auch sie lassen sich bestens per Akku betreiben. Stampfer verdichten den Untergrund dort, wo große Walzen sich nicht einsetzen lassen. Allerdings sind Stampfer ein Lärm- und Gestank-Ärgernis par excellence, dann nämlich, wenn sie ihre Kraft konventionell von Zweitakt- oder Viertaktmotoren erhalten.

Akkubetrieben schonen sie Gehör und Atemwege vor allem der sie führenden Handwerker und der Menschen in der Umgebung. Die Leistung aus den Akkus kann sich gut mit der Leistung der fossil betriebenen Konkurrenz messen, und eine Akkuladung reicht für einen Standard-Arbeitstag aus. Nur die schwersten Geräte sind derzeit noch auf die Kraft aus Dieselmotoren angewiesen.

Akkustampfer sind überdies auch wirtschaftlicher als ihre Verbrennerkonkurrenten: Der Elektromotor ist wartungsfrei und Strom als Energiequelle noch immer deutlich billiger als Benzin und Diesel. Der Betrieb von Akkustampfern kostet daher im Idealfall nur ein knappes Drittel dessen, was für Zweitakt- und Viertaktstampfer kosten.

Erfunden wurden die Stampfer übrigens vom Dresdener Traditionsunternehmen Wacker, das bereits 1930 einen elektrobetriebenen Stampfer auf den Markt brachte. Kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Dresdner Werk allerdings vollkommen zerstört. Die politischen Umstände danach führten Wacker nach Bayern, wo das Unternehmen zu einem der Kerne der heutigen Wacker Neuson Group wurde.

Durch eine Reihe von Fusionen und Übernahmen kamen die Baumaschinensparte des österreichischen Hydraulikspezialisten Neuson hinzu sowie die süddeutschen Kramer-Werke, die die ersten vierradgelenkten Radlader mit großem Erfolg auf den Markt gebracht hatten. Bei Wacker Neuson ist heute also alles beisammen, womit eine Baustelle komplett emissionsfrei betrieben werden kann. »Wir sehen, dass die Nachfrage nach E-Maschinen stetig steigt, seitdem wir 2015 die ersten Produkte unserer Zero-Emission-Reihe auf den Markt gebracht haben. Wir stellen fest, dass

»Wir stellen fest, dass die Vorbehalte abnehmen und viele Kunden die Vorteile im Praxiseinsatz erkennen.«

Silke Oberhauser,
Head of Creative & Marketing
bei Wacker Neuson



Der Kramer 5055e ist ein vollelektrischer, vierradgelenkter Radlader. Die Akkuladung reicht für eine Tagesschicht

die Vorbehalte abnehmen und viele Kunden die Vorteile im Praxiseinsatz erkennen«, erklärt Silke Oberhauser, bei Wacker Neuson zuständig für Creative und Channel Marketing.

Das entspricht einem Trend, der sich seit einigen Jahren auch auf der Bauma zeigt, der weltweit wichtigsten Messe für Bau- und Baustoffmaschinen, Baufahrzeuge und -geräte sowie Bergbaumaschinen. Sie findet alle drei Jahre in München statt und hat Ableger in China, Indien, Südafrika, Russland und Lateinamerika. Regelmäßig stellen die Branchengrößen der Baumaschinenwelt hier elektrobetriebene Neuerungen vor, etwa Minibagger, Radlader, Kipper und Kompaktbagger. Darüber hinaus sind aber auch bereits elektrische Großdrehbohrgeräte, Teleskoplader und Verlegemaschinen für Pflastersteine auf dem Markt. Es gibt zudem auch hybride Maschinen, etwa Bagger, die alternativ zum Dieselbetrieb über ein elektrohydraulisches Aggregat mit Energie angetrieben werden.

Mit Blick auf den Klimaschutz ist die Elektrifizierung von Baumaschinen natürlich erst dann hilfreich, wenn der Strom für die Akkus klimaneutral erzeugt wurde. Das gilt auch

für die Wasserstoff-Alternativen, die derzeit erprobt werden: Wasserstoff reagiert in Brennstoffzellen mit Sauerstoff, wobei Strom und Wasserdampf entstehen. Allerdings muss Wasserstoff zunächst gewonnen werden – aus Wasser, das mithilfe von Strom in seine Bestandteile zerlegt wird. Auch hier wird das Ganze erst dann umweltfreundlich, wenn regenerativ erzeugter Strom eingesetzt wird.

Bis massenhaft elektrische Baumaschinen zum Einsatz kommen können, müssen noch ein paar Dinge bedacht werden: Wie erfolgt das Laden der Batterien, wie oft müssen sie laden, wie wird der dafür benötigte Strom zur Baustelle geführt? Bei Wacker Neuson werden elektrische Baumaschinen grundsätzlich nur so entwickelt, dass ihre Akkuladung für einen normalen Arbeitstag ausreicht.

Dessen ungeachtet wird man bei öffentlichen Ausschreibungen Aussagen dazu treffen müssen, ob und in welchem Umfang der Einsatz solcher Maschinen zusätzliche Wertungspunkte bringt. Dann könnte ein Bieter mit einem höheren Preis dennoch in der Wertung vorn liegen, weil er abgasfrei und geräuscharm bauen kann.

#4 Katastrophenhilfe und Vergaberecht - das geht!

NRW und Rheinland-Pfalz schaffen massive Erleichterungen im Unterschwellenbereich zum Wiederaufbau in den Überschwemmungsgebieten. Dabei ist das Vergaberecht gar nicht das Hauptproblem

Von Jonas Deppenkemper & Stefan Hanke

Die verheerenden Unwetter Mitte Juli haben Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz schwer getroffen. Die Bilder vom Ausmaß der Zerstörung riefen deutschlandweit tiefste Betroffenheit hervor, und es drängte sich die Frage auf, wie diese Schäden jemals behoben werden können.

Reflexartig geriet - wie auch zu Beginn der Corona-Pandemie - das Vergaberecht in den Fokus der Politik als einer der vorgeblichen Hauptgründe dafür, dass die öffentliche Hand in Krisenzeiten selten angemessen und schnell genug reagiere. Binnen vier Tagen setzte etwa das Land Rheinland-Pfalz das Unterschwellenvergaberecht für Beschaffungen zur Krisenbewältigung faktisch außer Kraft, indem nun Liefer- und Dienstleistungen bis zu einem Auftragswert von 214.000 Euro und Bauleistungen bis

zu einem Gesamtwert von 5,35 Mio. Euro direkt und ohne förmliches Verfahren vergeben werden können. Für Behördenverhältnisse war dies eine Hochgeschwindigkeitsreaktion.

Problematisch, wenngleich für öffentliche Auftraggeber interessant, ist, dass in Rheinland-Pfalz auch solche Beschaffungen vorübergehend vom Vergaberecht befreit sind, die nur mittelbar zur Bewältigung der Flutkatastrophe beitragen. Für unmittelbare Bewältigungsmaßnahmen lässt dies sich gut rechtfertigen, muss doch das Nötigste, insbesondere kritische Infrastrukturen, zügig wiederhergestellt werden. Dann sind auch eventuell erhöhte Angebotspreise an dieser Stelle akzeptabel. Heikel wird es aber bei der Frage, welche Maßnahmen der mittelbaren Bewältigung zuzurechnen sind. Denn mit entsprechend kreativen Begründungen ließe sich der Anwendungsbereich dieser Formulierung erheblich ausdehnen.

Überspitzt wäre etwa denkbar, dass die Papierbeschaffung der Mi-

nisterien in Mainz mittelbar der Bewältigung der Flutkatastrophe dient - schließlich benötigen die Ministerien das Papier unter anderem ja dafür, Schreiben in dieser Sache zu erstellen. Die Formulierung lässt also weit größere Ausnahmen vom Landesvergaberecht zu, als sie der Zweck der Erleichterung rechtfertigt. Öffentliche Auftraggeber sollten dennoch, gerade mit Blick auf eine etwaige Prüfung der Vorgänge oder mit Blick auf gewährte Fördermittel, keine allzu kreativen Wege beschreiten. Derzeit weiß nämlich niemand - vermutlich auch nicht in den Ministerien -, wo eine »mittelbare Bewältigung« anfängt und vor allem, wo sie aufhört.

KATASTROPHENHILFE HEISST: WENIG BÜROKRATIE, VIEL PRAGMATISMUS

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich an dieser Stelle etwas mehr Zeit gelassen und mit Runderlass vom 04.08.2021 eine deutlich differenziertere Erleichterung geschaffen. Durch die Formulierung eines konkreten

Ziels - im Wesentlichen die Wiederherstellung der Infrastruktur - sollen nur solche Vergaben erleichtert werden, die diesem Zweck dienen. Naturgemäß lässt auch der Runderlass aus NRW einen gewissen Auslegungsspielraum dahingehend, welche Vergaben dies konkret sein können; der Ansatz ist jedoch selektiver, was zu begrüßen ist.

Es steht ja völlig außer Frage, dass die betroffenen Regionen pragmatisch, schnell und unbürokratisch wiederaufgebaut werden müssen. Dies erfordert zuallererst eine funktionierende Infrastruktur, also Straßen, Schienen und Brücken, sowie eine intakte Strom-, Gas- und Trinkwasserversorgung.

Das Vergaberecht ist jedoch nicht der einzige, vor allem nicht der wesentliche Hemmschuh für einen raschen Wiederaufbau. Den Pragmatiker verwundert durchaus, wenn in den Medien zu lesen ist, dass Vergabeverfahren jahrelang dauern. Gewiss, es gibt hochkomplexe Verfahren, die mitunter länger dauern, aber gerade Bauvergaben werden zu einem Großteil in offenen Verfahren mit einer reinen Preiswertung vergeben. In solchen Verfahren ist die Vergabe (auch europaweit) in höchstens zwei Monaten erledigt. In Fällen besonderer Dringlichkeit, wie sie angesichts der aktuellen Ereignisse gegeben ist, kann ein Verfahren auch nach geltendem Recht in drei bis vier Wochen abgewickelt werden. Gemessen an der Dauer etwa

von Planfeststellungsverfahren, ist die Dauer der Vergabeverfahren mit Blick auf den wirtschaftlichen Umgang mit Steuergeldern und die Korruptionsbekämpfung mehr als akzeptabel.

Angesichts der besonderen Notlage kann auch ein Verfahren von wenigen Wochen zu lang sein. Temporäre Erleichterungen scheinen daher im Einzelfall in der Tat unumgänglich. Statt ausschließlich auf Direktvergaben zu setzen, sollte für derartige Ereignisse künftig aber auch ein anderer Hebel genutzt werden: die Vergabe an Generalübernehmer statt losweiser Vergabe.

Mehr Entlastung und Tempo als der komplette Verzicht auf Vergabeverfahren dürfte es bringen, das Gebot zur losweisen Vergabe auszusetzen

und auf Generalübernehmervergaben zu setzen mit verkürzten Fristen auf Grundlage von funktionalen Leistungsbeschreibungen. Die konventionelle, gestaffelte Vergabe von Planungs- und Bauleistungen kostet die öffentlichen Auftraggeber weit mehr Zeit als eine Gesamtvergabe in nur einem, noch dazu beschleunigten Verfahren.

Das beschnitte zwar in der Tat die »heilige Kuh« des Vergaberechts, nämlich den Mittelstandsschutz, den die Losvergabe bezweckt. Dies erscheint jedoch sinnvoller, als von vornherein den gesamten Wettbewerb auszuschließen, zumal Generalübernehmer erfahrungsgemäß ohnehin auf Nachunternehmer zurückgreifen, die in aller Regel Mittelständler sind.

LANDESPOLITIK MIT LICHT UND SCHATTEN

Regional etablierte Unternehmen werden voraussichtlich eine Vielzahl von Aufträgen über Direktvergaben akquirieren können, da sie vorrangig nach dem Prinzip »bekannt und bewährt« erfolgen dürften. Ortsfremde Unternehmen, die an Aufträgen zum Wiederaufbau interessiert sind, werden hingegen in Windeseile viele »Türklincken putzen« müssen, um auf sich aufmerksam zu machen und überhaupt berücksichtigt zu werden. >>>



Überschwemmung nach starkem Regen in Koblenz, Deutsches Eck



Jonas Deppenkemper, Fachanwalt für Vergaberecht sowie für Bau- und Architektenrecht, Frankfurt



Stefan Jochen Hanke, Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht, Köln

#5 Neue Chance für die Magnetbahn

Auf langen Strecken hat die elegante Technik sich bislang nicht am Markt durchsetzen können. Für den Stadtverkehr von morgen ist sie eine Option

Von Volker Bormann

Seit mehr als hundert Jahren erregen Magnetschwebbahnen immer wieder Aufsehen. Als der Franko-Amerikaner Émile Bachelet 1914 in London vor großer Kulisse den ersten Prototyp eines Schwebezugs demonstrierte, staunte die Welt vor allem über die schiere Machbarkeit: eine Bahn ohne Räder, ohne herkömmliche Gleise und Lokomotive, ein berührungsfreier Gleiter, schneller als alles bislang Dagewesene, ohne dabei Reibung und Vibrationen zu erzeugen. Bachelet hatte die Magnettechnik damals zum Posttransport zwischen London und Liverpool einsetzen wollen. Das Projekt wurde aber nicht verwirklicht.

In Deutschland waren Magnetschwebbahnen zuletzt vor dreißig Jahren ein großes Thema: Ein Konsortium aus Siemens und ThyssenKrupp hatte die Technik unter dem Namen »Transrapid« mit staatlicher Förderung innerhalb von zwanzig Jahren zur Ein-

satzreife gebracht. Die Leistungsdaten waren überragend, erst recht für die damalige Zeit: Höchstgeschwindigkeit bis zu 550 km/h, erreichbar innerhalb weniger Minuten, enorme Steigkraft und ein nahezu verschleißfreier Betrieb, da weder Reibung noch Vibrationen das Material strapazierten.

Schon damals war jedoch klar, dass der Transrapid Deutschland nicht in großem Stile erobern würde – Landschaft, föderale Gliederung und Bürokratie machten die Trassen am Ende immer zu teuer und ihren Bau zu langwierig. Zudem gab es massive Einwände gegen die erforderliche Hochtrasse, die viele Menschen irgendwie ängstigte. So blieb es bei einer Teststrecke im Emsland, zu wenig, um den Transrapid wenigstens international zu einem Verkaufsschlager zu machen. Der einzige bis heute im Regelbetrieb laufende Transrapid findet sich in Shanghai und verbindet die Stadt mit ihrem Messe-

gelände am Stadtrand. Die Strecke ist rund 30 Kilometer lang und wurde Ende 2002 eingeweiht.

Für Deutschland und deutsche Unternehmen waren Magnetschwebbahnen spätestens seit dem Scheitern der geplanten Strecke zwischen dem Münchner Flughafen und der Innenstadt und einem schweren Unfall auf der Teststrecke im Emsland 2006 kein Thema mehr. Die Transrapid-Katastrophe im Emsland ging zwar auf menschliches Versagen zurück, aber zu den Problemen bei der Realisierung von Vorzeigestrecken in Deutschland war nun auch noch ein Image-Schaden hinzugekommen. In Deutschland war der Transrapid seitdem faktisch tot.

Es schien daher überraschend, dass man bei Max Bögl in der Oberpfalz nun wieder auf die Magnetbahntechnik setzt. Anders als die Transrapid-Planner entwickeln die Bögl-Ingenieure ihre Magnetbahn »Transport System



Schnell und leise auf kurzen Strecken: die Magnetbahn von Bögl

Bögl« (TSB) für vergleichsweise niedrige Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h und für innerstädtische Verbindungen. In Sengenthal, südlich von Neumarkt in der Oberpfalz, betreibt Bögl bereits seit 2012 eine gut 800 Meter lange Teststrecke an einer firmeneigenen Sandgrube. 2021 wurde eine weitere, 3,5 Kilometer lange TSB-Demonstrationsstrecke im chinesischen Chengdu realisiert. Anlässlich des ITS World Congress 2021 in Hamburg wurde im Hamburger Hafen eine Cargo-Demonstrationsanlage gezeigt.

Die Firmengruppe Max Bögl ist ein bayerisches Traditionsunternehmen, 1929 vom Namensgeber gegründet und seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs kontinuierlich zum Baukonzern gewachsen. Heute beschäftigt das Unternehmen über 6.500 Mitarbeiter an weltweit 40 Standorten und ist ein Mandant der ersten Stunde bei Leinemann Partner. Da der Bau von Transportwegen seit der Nachkriegszeit zum Leistungsportfolio des Baukonzerns gehört, ist die Entwicklung

eines kompletten Systems aus Magnetbahn mit dazugehöriger Trasse strategisch konsequent und angesichts der Anforderungen an den Verkehr der Zukunft vielversprechend. »Ich freue mich, dass uns Frau Leinemann und ihr Team beim TSB wie auch auf anderen Gebieten rechtlich berät und unterstützt«, sagt Dr. Bert Zamzow, Zentralbereichsleiter TSB bei Max Bögl.

Die TSB-Magnetbahnen fahren vollautomatisch, also ohne Zugführer. Die verbaute Elektronik bewährt sich bereits seit Jahrzehnten in Straßenbahnen, das Wartungspersonal hat es also mit bekannten Bauteilen zu tun. Bögl fertigt die Trassenteile mit integrierter Magnettechnik industriell im Sengenthaler Werk und transportiert sie von dort zum Montageort. Hier profitiert das Unternehmen von seiner Expertise bei der Fertigung großer Betonbauteile.

Auch die Bögl-Bahn benötigt nämlich eine Spur, die allerdings ebenerdig, auf Stelzen oder in Tunneln geführt werden kann. Die Wagen sind

knapp drei Meter breit, zwölf Meter lang und fassen bis zu 127 Fahrgäste. In der Fachsprache der Verkehrsexperten heißen die Wagen »Sektionen«, zwei bis sechs davon können zu Zügen gekoppelt werden. Das leistungsfähige elektronische Leitsystem erlaubt es, solche Züge alle 80 Sekunden fahren zu lassen, sodass das TSB pro Stunde und Richtung bis zu 35.000 Passagiere befördern kann.

Anders als noch beim Transrapid geht es beim TSB nicht um Hochtechnologie und absolute Spitzengeschwindigkeiten, sondern um die ganz normalen Vorteile der Magnetbahn: Der Betrieb ist leise, reibungsfrei, verschleißarm, die Spur kann sehr flexibel geführt werden und den Wechsel von einer Hochbahn zur ebenerdigen Strecke kann das System viel einfacher als die klassische Eisenbahn bewältigen. Max Bögl hat hier eine attraktive Alternative zur S-Bahn und für den Regionalverkehr entwickelt, die auch preislich den Vergleich mit der Eisenbahn nicht scheuen muss. >>>

#6 Beschaffung neu erfinden

Wie das Kompetenzzentrum innovative Beschaffung den öffentlichen Einkauf modernisieren hilft

Von Volker Bormann

Jahr für Jahr beschafft die öffentliche Hand in Deutschland Waren und Dienstleistungen im Wert von rund 350 Mrd. Euro. Gut koordiniert und effizient genutzt, wäre dies eine enorme Marktmacht, mit der sich in Wirtschaft und Gesellschaft entscheidende Impulse setzen ließen mit Blick etwa auf Nachhaltigkeit, Haltbarkeit, Innovation. Die Kraft, die die schiere Summe suggeriert, versendet allerdings bislang im täglichen Klein-Klein der Dienst- und Beschaffungsstellen, sodass am Ende oft nur der Preis entscheidet.

Die Lösung liegt natürlich nicht darin, Beschaffung in großem Stile zu zentralisieren. Schließlich werden zwischen Flensburg und Freiburg außer Standard-Verbrauchsgütern wie Druckerpapier auch Dinge beschafft, die sehr speziellen Anforderungen entsprechen und daher besser dezentral konfiguriert und ausgesucht werden. Eines der Hindernisse auf dem Weg zu einer optimalen Konfiguration

der Beschaffung ist es oft, dass der Bedarfsträger nicht selbst kauft, sondern über die Beschaffungsstelle ordern muss, die wiederum nach standardisierten Prozessen verfährt.

Um der Beschaffung in Deutschland eine neue, innovative Qualität zu geben, hat die Bundesregierung vor acht Jahren das Kompetenzzentrum innovative Beschaffung (KoInno) ins Leben gerufen. Aufgebaut und geführt wird das KoInno im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums vom Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME). Das Kompetenzzentrum soll die Innovationsorientierung der öffentlichen Beschaffung in Deutschland stärken, um wichtige Impulse für Innovationen in die Wirtschaft zu geben.

Das Kompetenzzentrum bietet Beratung, Services und Veranstaltungen. So gibt es kostenfreien Rat für öffentliche Beschaffungsstellen zu allen Fragen der innovativen Beschaffung sowie zu europäischen Fördermitteln.

Erfahrung wird weitergereicht über eine Sammlung von Praxisbeispielen, Einkaufstools, E-Learning, Publikationen, Lernvideos und praxisrelevanten Informationen. Außerdem veranstaltet das KoInno Seminare und Regionalkonferenzen zu Themen der innovativen öffentlichen Beschaffung (www.koinno-bmwi.de).

Mit dieser Unterstützung soll die Kompetenz und die Haltung der Beschaffungsverantwortlichen weiter entwickelt werden. Am Ende wird zwar weiter dezentral beschafft, überall jedoch nach umwelt- und innovationsfreundlichen Maßstäben und auf zeitgemäße Art – etwa über digitale Warenhäuser statt über Papierformulare.

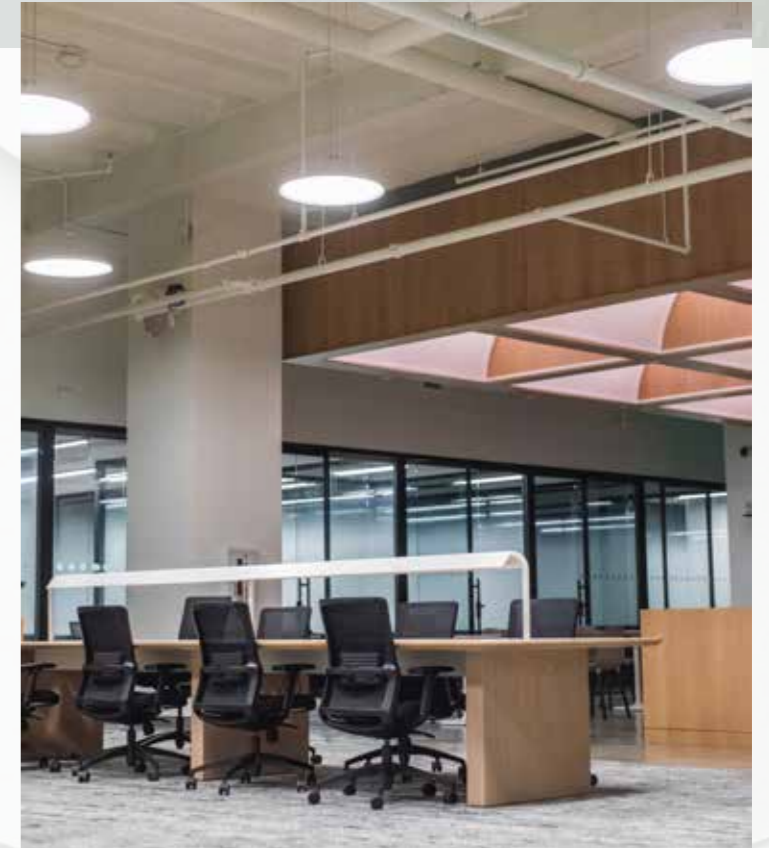
Die KoInno-Toolbox ist hierzu ein viel genutztes Hilfsmittel. Gemeinsam mit der Universität der Bundeswehr München entstanden, hilft dieser Werkzeugkasten etwa Vergabeverfahren, Beschaffungsstrategie und Projektmanagement zu bewältigen. Die Toolbox enthält rund hundert

Tools und Instrumente, von denen KoInno sich eine innovationsfördernde Wirkung verspricht – von der internen Aufstellung der Vergabestelle bis zur konkreten Ausschreibung und Beschaffung. Nutzer erhalten nach Beantwortung weniger Fragen eine individuelle Werkzeugliste mit Detailinformationen sowie Hinweise auf weiterführende Literatur, Checklisten und dergleichen.

Der Lebenszyklus-Picker ist ein weiteres zentrales Hilfsmittel auf dem Weg zu innovativer Beschaffung. Die Berücksichtigung der Lebenszykluskosten (LZK) eines Produktes hat den Vorteil, dass bei der Kaufentscheidung nicht nur der Anschaffungspreis der Ware entscheidet, sondern auch Folgekosten berücksichtigt werden, etwa für Wartung, Verschleißteile und Energieverbrauch. Bislang wird die LZK-Berechnung in mehr als 50 Prozent der öffentlichen Vergabestellen in Deutschland kaum angewendet. Das ergab die im Auftrag des KoInno von der Universität der Bundeswehr München durchgeführte Umfrage »Innovative öffentliche Beschaffung«.

Viele Einkäufer sorgen sich offenbar, Fehler bei der Berechnung zu machen und dadurch bei der Beschaffungsentscheidung angreifbar zu werden. Das ist problematisch, da der LZK-Ansatz gerade bei der Beschaffung von Innovationen erforderlich ist, um die Wirtschaftlichkeit der innovativen Produkte nachweisen zu können. Abhilfe soll hier ein Auswahltool zur LZK-Berechnung schaffen.

Anstatt alleine den Anschaffungspreis im Fokus zu haben, macht eine Berücksichtigung aller im Lebenszyklus eines Produktes anfallenden Kosten Sinn. Der Lebenszyklus-Tool-Picker zeigt für insgesamt zehn Warengruppen, wie eine Ermittlung der Lebenszykluskosten gelingen kann. Dazu gehören Beleuchtung, Fahrzeuge, Elektrogeräte und Büromöbel.



Möbel in öffentlichen Einrichtungen können auch mit Blick auf ihren CO₂-Fußabdruck beschafft werden

Beschaffungsmitarbeiter können sich zudem über E-Learning in Sachen innovativer Beschaffung fit machen. Hier ist sogar eine Zertifizierung möglich. Lehrreich ist auch eine Sammlung von Praxisbeispielen auf den Internetseiten des Bundeswirtschaftsministeriums. Hier erfährt man zum Beispiel, wie die Stadt Ludwigsburg ihren Einkauf mithilfe eines digitalen Warenhauses nachhaltiger gestalten konnte.

Eine gute Gelegenheit für die Praktiker bot auch der Deutsche Vergabetag, der Anfang November 2021 zum achten Mal in Berlin stattfand. Die Veranstaltung bringt öffentliche Einkäuferinnen und Einkäufer, Mitarbeiter in Vergabestellen, Vertreter der Rechtspflege, der Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zu den aktuellen und wichtigen Fragen der öffentlichen Beschaffung zusammen. Leine-

mann Partner haben hier mit dem Workshop »Innovationen einkaufen / Innovativ beschaffen«, geleitet vom Berliner Rechtsanwalt Marco Michael Hohensee, für die Praxis gangbare Wege aufgezeigt.

Unterm Strich ist noch ein ordentliches Stück Weg zu innovativer, marktpprägender Beschaffung zu gehen. Das zeigt sich auch an einem der Claims aus der Arbeit des BME: Wenn nur ein Hundertstel des jährlichen Beschaffungsvolumens nach innovativen Gesichtspunkten und auf innovative Weise bewältigt würde, entspräche dies bereits einem Impuls von dreieinhalb Milliarden Euro in der Wirtschaft. Das ist mehr, als Bund und Länder jährlich an Fördergeldern für Forschung und Innovation in den Unternehmen bereitstellen – und gemessen an den 350 Mrd. Euro Gesamtsumme ein beachtlicher Anfang.

Streit ad-hoc entscheiden – mit Adjudikation

International bewährt, bei uns auf dem Vormarsch: ein Instrument zur schnellen und vorläufigen Klärung von Disputen bei Bauprojekten

Von Ralf Leinemann

K

Kein Großprojekt im Bau und Anlagenbau wird ohne Streit über die Kosten abgeschlossen. Meist ist die planerische Arbeit schon fortgeschritten, und der Bau ist begonnen, wenn erste Probleme auftreten. Die im April 2013 vom ehemaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegründete »Reformkommission Großprojekte« empfahl daher neben altbekannten Selbstverständlichkeiten als einziges Novum, dass in Verträgen über Großprojekte ein interner und ein externer Konfliktlösungsmechanismus verankert werden sollten, insbesondere Mediation und Adjudikation.

Zwar wurden 2021 in der juristischen Fachliteratur durch den Aufsatz eines Richters am BGH Zweifel an der rechtlichen Zulässigkeit von Adjudikationsverfahren geäußert (Jurgeleit, BauR 2021, S. 863). Dazu gibt es inzwischen aber auch andere Meinungen. Zudem richten sich die Zulässigkeitsbedenken nur gegen einen Teilaspekt, nämlich die Sanktionen zur Durchsetzung einer Adjudikationsentscheidung, die nicht notwendig Bestandteil einer Adjudikationsklausel sein müssen. Es kommt vor allem darauf an,

dass eine rasche, vorläufige Regelung unter den Parteien erzielt werden kann.

Typische Ereignisse bei Bauvorhaben sind etwa unverhofft schwierige Bodenverhältnisse oder unerwartete geologische Gegebenheiten. Auch können zunächst geringfügig scheinende Modifikationen z. B. des Zwecks einer Industrieanlage zu gravierenden zeitlichen und finanziellen Folgen führen. Wer muss hier wie aktiv werden und welche Anteile der Kosten tragen? Nicht zuletzt ist im Zuge der Corona-Pandemie der Umgang mit rasanten Preisanstiegen, gestörten Lieferketten und deren Auswirkung als Streitthema hinzugekommen. Überdies bleibt die Unberechenbarkeit des Wetters für eine unter freiem Himmel liegende Großbaustelle ein Standardkonflikt, mit der Erderwärmung vielleicht künftig mehr denn je.

Als mit dem Bau der ersten Offshore-Windparkprojekte in der Nord- und Ostsee begonnen wurde, entstanden einige gravierende Zeitverzögerungen nur dadurch, dass die Sommermonate mit ihren geringen Windstärken nicht reichten, um mit den disponierten Schwerlastschiffen, Hubinseln und Schwimmkränen alle Bauteile zu montieren. Abweichend von der Planung konnte deshalb erst im Folgejahr weitergebaut werden. Im Offshore-Windgeschäft, beim Bau von Industrieanlagen, Kraftwerken und Flughäfen, aber auch bei öffentlichen Theatern und Operngebäuden sind Zeitverzögerungen von sechs bis zwölf Monaten schnell mit Zusatzkosten in zweistelliger Millionenhöhe verbunden.



Justizzentrum Jena: die moderne Interpretation der Architektur eines Gerichtsgebäudes

Staatliche Gerichte stehen zwar immer zur Verfügung. Ihre Anrufung ist aber oft unattraktiv, weil die Verfahren dort einfach zu viel Zeit benötigen. Geht es um die angedrohte Einstellung der Arbeiten eines Unternehmens, kann nach deutschem Verfahrensrecht keine Klärung durch eine einstweilige Verfügung bei Gericht erfolgen; auch die meisten ausländischen Rechtsordnungen sehen dies nicht vor. Das neue deutsche Bauvertragsrecht kennt für Verträge ab dem 01.01.2018 in § 650d BGB immerhin den Erlass einer einstweiligen Verfügung zu den Kosten angeordneter Nachtragsleistungen. Mit allen anderen Themen bleiben die Parteien aber zumindest kurzfristig allein.

Wie funktioniert eine Adjudikation?

Adjudikation muss als Instrument im Vertrag vereinbart werden. Die von den Parteien selbst vorgenommene Auswahl der Adjudikatoren ist hier ein als wesentlich empfundener Vorteil. Jede Seite benennt einen unabhängigen Adjudikator ihrer Wahl, beide zusammen wählen dann eine Person für den Vorsitz des Adjudication Boards. Gebräuchlich ist es auch, schon bei Vertragsschluss eine Liste geeigneter Adjudikatoren festzulegen oder gar das ganze Dispute Adjudication Board (DAB) bereits vorab zu vereinbaren. Eine Adjudikation wird umso erfolgreicher verlaufen, je kompetenter die zur Schlichtung berufenen Personen sind. Bei technischen Problemen kann es sinnvoll sein, nicht ausschließlich juristische Experten, sondern auch Personen mit technischen Kompe-

tenzen in ein DAB zu berufen. Mit dieser Flexibilität ist die Adjudikation allen staatlichen Verfahren und Schiedsgerichtsverfahren deutlich überlegen, weil sie eine echte Alternative und Ergänzung zum klassischen »Gang zu Gericht« darstellt, den eigentlich jeder vermeiden möchte. Zudem wird der erhebliche Nachteil staatlicher Gerichte vermieden, die Streitigkeiten bei Großprojekten trotz ihrer Bedeutung nicht prioritär bearbeiten und zudem immer wieder Personalwechseln auf der Richterbank unterworfen sind.

Ein DAB kann auch wie ein Mediator Verhandlungen der Parteien begleiten (Informal Assistance), was etwa Art. 17 der ICC Dispute Board Rules ausdrücklich vorsieht. So können überraschend aufgetretene Probleme im Projekt schnell, pragmatisch und kostenschonend gelöst werden.

Die Entscheidung nach einer Adjudikation muss etwa nach Klausel 20.4 des FIDIC Red Book binnen 84 Tagen seit Anrufung durch eine der Parteien erfolgen. Art. 22 der ICC Dispute Board Rules schreibt eine 90-Tages-Frist vor, während Art. 26.2 der DIS-AVO mit fünf Monaten mehr Zeit gewährt. Eine Veränderung dieser Fristen ist nur einvernehmlich möglich, kann aber z. B. bei Vertragsschluss abgestimmt werden. Dieser Zeitrahmen ist für die meisten Fälle schnell genug. Die »Decision« oder »Conclusion« eines DAB bleibt dann so lange verbindlich, bis sie entweder von den Parteien modifiziert oder durch gerichtliche bzw. schiedsgerichtliche Entscheidung modifiziert >>>



Bau des Berliner Hauptbahnhofs: Großprojekte dieser Dimension erleben häufig baubegleitende Dispute, die Gerichte oft nicht rasch genug klären können. Die Praxis sucht nach schnellen Möglichkeiten der Streitschlichtung



Oberlandesgericht München: Die Prozessführung in den ehrwürdigen Gerichtsgebäuden des 19. Jahrhunderts hat ein besonderes Flair. Manchmal scheint die Zeit hier stehen zu bleiben

oder aufgehoben wird. Das klärt die Luft zwischen den Parteien und bringt das Projekt zurück in den Fokus. Der Unternehmer muss seine Arbeiten fortsetzen und kann nicht etwa wegen inhaltlicher Ablehnung der DAB-Entscheidung seine Arbeiten einstellen. Alle Adjudikations-Regelungen sehen vor, dass eine Partei, die mit der Entscheidung nicht einverstanden ist, binnen einer kurzen Frist – 28 Tage (FIDIC)/30 Tage (ICC) – eine »Notice of Dissatisfaction« an die andere Partei zustellen muss. Nur wenn keine Ablehnung der Adjudikationsentscheidung mitgeteilt wird, wird sie verbindlich, ansonsten bleibt sie nur vorläufig zwischen den Parteien bestehen, bis ein Gericht oder Schiedsgericht sie aufhebt oder bestätigt.

Effiziente Streitschlichtung

Wichtigster Vorteil der Adjudikation bei Großprojekten ist die mögliche Abwendung von Leistungsverweigerungsrechten, die das Projekt gefährden oder gravierend verzögern könnten. Die bei allen Bauprojekten quasi unvermeidlichen Nachträge aus zusätzlichen und geänderten Leistungen bringen in der Regel auch einen Vergütungsanspruch des ausführenden Unternehmers mit sich. Wird dieser Anspruch nicht bedient, kommt eine Drohung mit Einstellung der Arbeiten in Betracht (Leinemann, NJW 1998, 3672). Hier kann eine Adjudikation helfen, indem sie beispielsweise dem Unternehmer vorläufig einen Teil seines Vergütungsanspruchs – womöglich gegen Sicherheitsleistung – zuspricht, der dann vom Auftraggeber entsprechend

zu honorieren ist und somit das Leistungsverweigerungsrecht des Unternehmers erledigt. Andere Fälle sind gestörte Bauabläufe und ihre Kostenfolgen, Herausgabeansprüche wegen bestimmter technischer Komponenten oder Planungsunterlagen sowie einstweilige Regelungen zur Art und Weise der Ausführung bestimmter Leistungen, etwa Errichtung von Hilfsgerüsten, Kranaufstellung und dergleichen.

Ausblick

Auch wenn eine Adjudikationsentscheidung ihrer Natur nach nur vorläufig ist, führt die »Normative Kraft des Faktischen« häufig dazu, dass die Parteien nach Ergehen einer DAB-Entscheidung schlussendlich mit dem erzielten Ergebnis leben können. Gerade bei Großprojekten ist es in vielen Fällen von entscheidender Bedeutung, dass das Projekt nicht gestoppt, sondern fortgesetzt werden kann. Adjudikationsverfahren müssen zudem nicht mit einer Entscheidung enden, sondern können auch zu einer Vergleichsvereinbarung führen. Erfahrene Adjudikatoren werden in einer gemeinsamen Verhandlung mit den Parteien versuchen, eine solche Lösung zu finden.

Die Adjudikation führt meist in sehr kurzer Zeit zu einer Meinungsbildung und Konfliktlösung im laufenden Projekt.

In Deutschland ist die Verbreitung der Adjudikation noch gering. Verträge mit Beteiligung öffentlicher Auftraggeber sehen fast nie eine außergerichtliche Streitbeilegung vor, weil man auf Druck der Rechnungshöfe nur eine Streitentscheidung durch staatliche Gerichte akzeptieren will. Hier wäre eine größere Offenheit gegenüber außergerichtlichen Lösungen wünschenswert. Die Möglichkeit dürfte auch deshalb bestehen, weil durch Adjudikation gerade keine endgültige Entscheidung getroffen wird, sondern diese dem Rechtsweg vorbehalten bleiben kann. Im Bereich der Industrie nehmen Schieds- und DAB-Klauseln daher weiter zu. Es ist zu hoffen, dass auch bei öffentlichen Projekten diese Methodik der Streitschlichtung mehr zum Einsatz kommt.

Heiraten mit Ehevertrag

Von Eva-Dorothee Leinemann

Wenn das Herz spricht, werden manchmal profan erscheinende Dinge ausgeblendet. Bei Heirat und Lebenspartnerschaft ergeben sich aber auch vermögensrechtliche Folgen. Natürlich ist vieles im Gesetz geregelt, und die meisten Ehen werden in Deutschland geschlossen, ohne dass zuvor ein Ehevertrag vereinbart wird. Es lohnt sich aber doch, ein paar Gedanken darauf zu verschwenden. Gerade der Abschluss eines Ehevertrags gehört auch zum Kernbereich notarieller Beratung, zumal ein Ehevertrag auch durch die Notarin beurkundet werden muss. Die notarielle Beratung erfolgt unparteiisch mit beiden künftigen Eheleuten, die dann gemeinsam mit der Notarin erörtern können, was möglich und für ihre persönliche familiäre Situation und die angestrebte Zukunft sinnvoll, fair und ausgewogen ist.

Wer keinen Ehevertrag schließt und sich auf dem Standesamt das Jawort gibt, lebt im gesetzlichen Güterstand der Zugewinngemeinschaft. Dann bleibt das Vermögen beider Eheleute trotz Heirat getrennt. Gegenüber Dritten haften die Eheleute nur dann gemeinsam, wenn sie sich auch ausdrücklich gemeinsam verpflichten, wie bei einer gemeinsamen Kreditaufnahme. Jeder Ehepartner kann grundsätzlich frei über sein eigenes Vermögen verfügen, es sei denn, einer will so viel von seinem Vermögen veräußern oder abgeben, dass die wirtschaftliche Existenz der Ehe gefährdet wird.

Im Fall einer Scheidung werden Anfangs- und Endvermögen beider Eheleute verglichen. Die verbleibende Differenz ist der in der Ehe erwirtschaftete Zugewinn. Der/die Partner/in mit dem höheren Zugewinn muss dem anderen davon die Hälfte als Ausgleich abgeben.

Dieses Modell wird manchmal als unpassend empfunden, wenn z. B. der Zugewinn allein in einem Unternehmen eines Ehepart-



Bei Heirat und Lebenspartnerschaft ergeben sich auch vermögensrechtliche Folgen

ners steckt, denn dann könnte die Auszahlung der Hälfte davon ruinöse Folgen haben. Auch die Beteiligung des Partners/der Partnerin am Wertzuwachs von ererbtem Grund- und Unternehmensvermögen ist häufig nicht gewünscht. Mit einem Ehevertrag kann man den gesetzlichen Güterstand der Zugewinngemeinschaft modifizieren und auch vereinbaren, ob und wie Ausgleichszahlungen in solchen Fällen erfolgen sollen. Ähnliche Situationen entstehen, wenn ein/e Ehepartner/in bei Eheschluss auch künftig hohe Einnahmen hat, der/die andere aber nicht. Schließlich gibt es auch

noch die Fälle sehr hoher Altersunterschiede, wo bei Eheschließung auch der Erbfall schon mit bedacht werden sollte.

Möglich ist es auch, dass Ehegatten die sogenannte Gütertrennung vereinbaren. Dann kann auch weiterhin jeder Ehegatte vollständig frei über sein/ihr jeweiliges Vermögen während und nach der Ehe entscheiden, es findet auch im Fall einer Scheidung kein vermögensrechtlicher Ausgleich statt. Allerdings geht ein erheblicher erbschaftsteuerlicher Vorteil der Zugewinngemeinschaft verloren, und wenn Kinder vorhanden sind, erben diese einen höheren Anteil gegenüber dem überlebenden Ehegatten. Auch hierzu ist eine notarielle Beratung sinnvoll.

Dieser kurze Überblick zeigt bereits, dass es vielfältige Themen gibt, wo man auch vor dem Hintergrund steuerlicher Regelungen überlegen sollte, für den Fall einer Eheschließung oder der Eingehung einer eingetragenen Lebenspartnerschaft eine Beratung einzuholen. Die Berliner Notarin Eva-Dorothee Leinemann steht gern auch in diesen Fällen als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Selbstverständlich kann auch während der Ehe und Lebenspartnerschaft noch ein entsprechender Vertrag notariell abgeschlossen werden.



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

Starke Preisanstiege auffangen

Von Ralf Leinemann

Wer eine Bau- oder Lieferleistung anbietet, trägt das Preis- und Beschaffungsrisiko für die Vorprodukte. Das hat seit Sommer 2021 vielen, die Bauholz, Dämmstoffe, Halbleiter, Kupfer oder die berühmten Speicherchips verbauen mussten, heftige Kostensteigerungen beschert. Bau- und Lieferverträge sehen einen Preis für die fertige Leistung vor, keine Erstattung von Kosten des Lieferanten plus Zuschlag.

Viele MandantInnen haben schon bei Leinemann Partner nach Lösungen gefragt. Ist aber der Vertrag erst einmal geschlossen, gibt es meist keinen Weg zu mehr Flexibilität beim Preis ohne Konsens beider Parteien. Eine Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB kommt nur in Betracht, wenn das Festhalten am unveränderten Vertrag unzumutbar wird. Dann müssten aber erhebliche Verluste entstehen, und so weit ist es Gott sei Dank meist noch nicht. Bei Bauverträgen mit ihren bekannt niedrigen Gewinnmargen von zwei bis fünf Prozent ist die Schmerzgrenze evtl. früher erreicht. Nach BGH kann § 313 BGB evtl. auch einmal bei niedriger Schwelle greifen, wenn der gesamte Gewinn von solchen überraschenden Preissteigerungen zunichtegemacht wird (BGH, Urt. v. 30.06.2011, VII ZR 13/10, Rn 30).

Vielleicht kann auch die neue BGH-Rechtsprechung zur Preisanpassung bei Mengenerhöhungen im Einheitspreisvertrag helfen. Danach sollen zu hohe Preise dann auf das Niveau der »tatsächlich erforderlichen Kosten« heruntergesetzt werden können. Das gilt ausdrücklich auch umgekehrt für zu niedrige Preise, falls Mengenerhöhungen auftreten (BGH, Urt. v. 8. 08.08.2019 - VII ZR 34/18). Der Gedanke hilft allerdings nur für



Plötzlicher Anstieg von Materialpreisen:
Was tun, wenn man Leistungen zum Festpreis anbieten oder beschaffen will, aber der Markt sehr volatil ist?



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

Mehrungen, während der zu verzeichnende Materialpreisanstieg auf den Märkten alle Mengen betrifft.

Im Regelfall bleibt somit der Lieferant und Auftragnehmer auf den Mehrkosten überraschender Materialpreisanstiege sitzen. Bessere Aussicht besteht nur im schlimmsten Fall, wenn nämlich die Kostensteigerung den wesentlichen Teil der Vertragsleistung betrifft, was dann zu unzumutbar hohen Verlusten und zur Anwendbarkeit von § 313 BGB führt.

Es ist daher allen Beteiligten zu empfehlen, Preisgleitklauseln im Vertrag zu vereinbaren. Die entsprechenden Muster der Vergabehandbücher des Bundes sind aber zu kompliziert und untauglich. Zudem orientieren

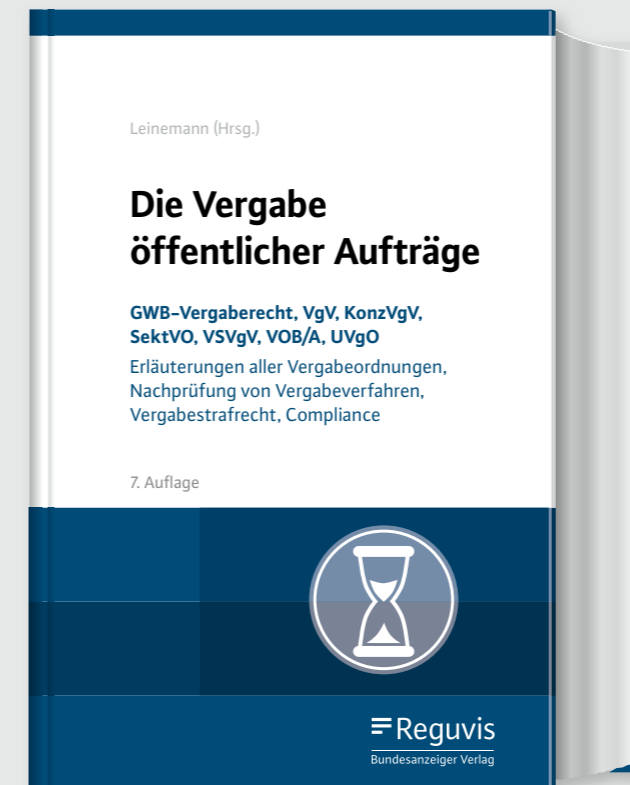
sie sich an einem vom Auftraggeber ausgewählten Index des Statistischen Bundesamts, der oft nicht passt und die Ist-Situation nicht abbildet. Man braucht etwas Eigenes, orientiert an der Praxis.

Wichtig ist die Bestimmung, auf welcher Basis die Materialpreise gleiten sollen. Es empfiehlt sich, alle preissensiblen Komponenten in der Ausschreibung aufzulisten, eine aufgegliederte Kalkulation dazu vorlegen zu lassen, die aktuell im Angebot kalkulierten Einkaufspreise nachweisen zu lassen und diese Angaben mit dem nachgewiesenen, späteren Einkaufspreis zu vergleichen. Die Differenz ist der Maßstab für eine Preisanpassung. Evtl. kann auch die Preisliste eines maßgeblichen Lieferanten bzw. dessen Abgabepreise als Maßstab vereinbart werden.

Einige Leinemann-Mandanten haben solche Gleitklauseln bereits in Verwendung und sind damit erfolgreich. So entsteht eine faire Risikoteilung, die den Wettbewerb befördert.

Fotos: Andrii Yalanskyi/AdobeStock, Leinemann Partner

Das Standardhandbuch zum gesamten Vergaberecht in einem Band – VOB/A 2019 berücksichtigt!



NEUAUFLAGE

Leinemann

Die Vergabe öffentlicher Aufträge

GWB-Vergaberecht, VgV, KonzVgV, SektVO, VSVgV, VOB/A, UVgO – Erläuterungen aller Vergabeordnungen, Nachprüfung von Vergabeverfahren, Vergabestrafrecht, Compliance

7., vollständig überarbeitete Auflage, 2021, 958 Seiten, 17,0 x 24,0 cm, Buch (Hardcover), 134,00 € ISBN 978-3-8462-0947-9

| Print | E-Book | Datenbank „VergabePortal“ |

Auch in der Datenbank „VergabePortal“ enthalten! Weitere Informationen unter das-vergabeportal.de

Mehr Infos und versandkostenfrei (deutschlandweit) bestellen: shop.reguvis.de/0947-9

Kostenlose Bestell-Hotline: 0 800/1234-339
(gebührenfrei aus dem deutschen Festnetz)
Fax: 02 21/9 76 68-271 | www.reguvis.de
In jeder **Fachbuchhandlung**

Wenn Sie Alles zum Vergaberecht wissen wollen – die 7. Auflage dieses Buchs stellt den aktuellen Stand des Vergaberechts 2020 und viele neue Regelungen im Detail dar. Alles wird sorgfältig erläutert und kommentiert. Die deutlichen Veränderungen, insbesondere in der Neufassung der VOB/A, werden eingehend erläutert.

Der Inhalt erstreckt sich von der Konzipierung einer Beschaffung bis hin zur Vergabenachprüfung in zweiter Instanz vor dem OLG. Bieter, Beschaffer, Berater, Vergabekammern und Gerichte finden die Normen und zugehörige Rechtsprechung ausführlich erläutert und nachgewiesen.

Mit Erläuterungen zu vergaberechtlich heiß diskutierten Fragen und praktischen Anwendungsempfehlungen. Auch zivilrechtliche Berührungspunkte werden umfassend erläutert. Ein Muss für alle, die das neue Vergaberecht 2020 rechtssicher anwenden wollen.

AUS DEM INHALT

- VOB/A 2019 neu
- Vergabegrundsätze, Adressaten und Auftragsbegriff
- Erläuterung der Beschaffungsprozesse je Verordnung
- Vergabestrafrecht
- Compliance
- Konzessionsvergabe und VgV
- Nachprüfungsverfahren im Detail

VORTEILE

- Hervorragende Qualität
- Das komplette Vergaberecht in einem Band
- Renommierete Autoren aus Top-Vergaberechtskanzlei
- 7. Auflage seit 1999

AUTORENINFO

Herausgeber Prof. Dr. Ralf Leinemann, Partner in der Sozietät Leinemann Partner Rechtsanwälte Berlin und Honorarprofessor für Bau- und Vergaberecht an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin und Referent bei zahlreichen wissenschaftlichen Tagungen. Der Herausgeber und seine Kanzlei zählen lt. Wirtschaftswoche und JUVE-Handbuch seit Jahren zu den führenden Adressen im Vergaberecht.

Für die hohe Qualität des Titels steht neben dem Herausgeber mit Frau Dr. Eva-Dorothee Leinemann und Herr Dr. Thomas Kirch auch das namhafte und etablierte Autorenteam.

Reguvis
Fachmedien GmbH
Amsterdamer Str. 192
50735 Köln

Reguvis
Kooperationspartner des
Bundesanzeiger Verlages

Fertigung in Deutschland

Eine der modernsten Kabelfabriken Europas steht in Franken

Der renommierte Kabelhersteller und Autozulieferer LEONI hat in Roth bei Nürnberg ein neues Werk errichtet und dabei eine Punktlandung mit Blick aufs veranschlagte Budget hingelegt. Leinemann Partner haben das Unternehmen beraten

Die LEONI Kabel GmbH hat an ihrem Stammsitz im fränkischen Roth eine neue Fabrik für die Kabelproduktion und Entwicklung errichtet. »Fabrik der Zukunft« hieß das Projekt bereits früh, und eine Fabrik der Zukunft ist auch tatsächlich entstanden: Auf einem 134.000 Quadratmeter großen Grundstück im Industriegebiet »An der Lände«, unmittelbar am Main-Donau-Kanal gelegen und nur etwa drei Kilometer Luftlinie vom alten Standort entfernt steht nun Europas modernste Kabelfabrik. Mehrere Hunderttausende Kilometer Kabel sollen dort zukünftig jährlich produziert werden. Auch das Kunststoffmaterial für die Kabelummantelungen produziert LEONI dabei selbst. Hierfür wurde mit einer aufwendigen PVC-Compoundieranlage eine Fabrik in der Fabrik errichtet – der zweite und zwischenzeitlich ebenfalls abgeschlossene Bauabschnitt der Gesamtbaumaßnahme. Mehr als 30.000 Tonnen PVC-Granulat für verschiedenste Anforderungen sollen dort pro Jahr

hergestellt werden. Abgerundet wird das Projekt durch ein Labor- und Entwicklungszentrum zur Prozess-, Material- und Verfahrensentwicklung nebst moderner Büroflächen für die bis zu 900 am neuen Standort tätigen Mitarbeiter. Mehr als 90 Millionen Euro hat LEONI in den Neubau investiert.

Doch die Fabrik der Zukunft beeindruckt nicht nur mit ihrer schieren Größe. Sie beweist auch, dass Fertigung am Hochlohn-Standort Deutschland wirtschaftlich sein kann. LEONI ist ein fränkischer Traditionsbetrieb, dessen Anfänge über 400 Jahre zurückreichen, als man in Roth sogenannte Leonische Waren fertigte, also Erzeugnisse aus Drahtgeflecht, vornehmlich feinstem Kupfer- oder Messingdraht, beispielsweise für Tee- oder Kaffeesiebe, aber auch Christbaumschmuck wie Lametta. Die neue Fabrik fertigt allerdings Hightech-Produkte wie Datenübertragungskabel für Multimediaanwendungen in Autos und das autonome Fahren, Hochspannungsleitungen für Elektroantriebe und Glasfaserkabel für die Telekommunikation.

Die Bauarbeiten sind mittlerweile weitestgehend abgeschlossen, die PVC-Produktionsanlage durchläuft ihre finale Testphase, und ein Großteil der Mitarbeiter hat seine modernen Arbeitsplätze im Neubau bezogen. Der Umzug der Maschinen und Anlagen vom alten Standort in der Stieberstraße ist aber noch im Gange. Vor allem ein Kernstück steht noch aus: Die vorhandene PVC-Compoundieranlage wird modernisiert und im neu errichteten PVC-Turm in der Fabrik der Zukunft weiter genutzt. Sie kann aber erst dann umziehen, wenn die neue PVC-Compoundieranlage vollständig in Betrieb genommen worden ist. So lange muss die Bestandsanlage das benötigte PVC-Granulat für die Kabelherstellung beisteuern, kann also nicht einfach abgeschaltet werden. Es wird daher noch etwas dauern, bis die neue Fabrik auf Volltours läuft.



Stephan Kaminsky,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, München



Patrick Böck,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, München

Fotos: Leinemann Partner

Schon früh im Projekt durften Leinemann Partner LEONI bei der Realisierung der anspruchsvollen Großbaumaßnahme unterstützen. Der LEONI-Auftrag aus dem Jahr 2015 war einer der ersten Großaufträge für das in München damals gerade neu eröffnete Büro. Seitdem begleiten und betreuen das Münchner Leinemann-Team um Standortleiter und Partner Stephan Kaminsky sowie Patrick Böck das Projekt umfassend und durchgängig von der Vertragsgestaltung bis zur Abnahme.

Neben den Generalunternehmerverträgen für den Bau der Fabrik und des PVC-Turms wurde auch der Anlagenbauvertrag für die PVC-Compoundieranlage sowie der Vertrag über den Industrieanlagenumzug von den Leinemann-Anwälten entworfen und verhandelt. Da fügte es sich, dass die Anwälte auf ihre Expertise bei der Begleitung etlicher nationaler wie internationaler Anlagenbauvorhaben zurückgreifen konnten. Während der Bauausführung blieb das Leinemann-Team ebenfalls an der Seite des Unternehmens und betreute das Projekt bis zur Abnahme von Fabrik und PVC-Turm. Natürlich lassen sich Meinungsverschiedenheiten bei derart komplexen Großbauvorhaben nie ganz vermeiden, allerdings gab es keine Rechtsstreitigkeiten mit den am Bau beteiligten Unternehmen und Planern. Konflikte wurden stets einvernehmlich und kooperativ beigelegt. Großprojekte können eben auch geräuschlos und im Budget realisiert werden, wenn der Bauherr richtig aufgestellt ist.



Schön geworden:
die neue Fabrik der Zukunft



Fotos: LEONI Kabel GmbH

Bietergemeinschaft

Vier Anwältinnen und eine Fußball-EM

Berlin gehört zu den Gastgeberstädten der Fußball-Europameisterschaft 2024. Die Rechtsberatung des Landes im Zuge der Vorbereitung und Durchführung des Turniers ist an ein Team aus vier Anwältinnen vergeben – Leinemann Partner sind dabei



Berlin hat mit seinem Olympiastadion den Zuschlag als Gastgeberstadt der Europameisterschaft erhalten

Unsere Anwältinnen und Anwälte beraten eigentlich in Vergabeverfahren. Allerdings werden auch Anwaltsleistungen selbst für solche Beratungsmandate bisweilen ausgeschrieben: Das Land Berlin wollte sich zur Vorbereitung für die UEFA-Euro 2024 schon frühzeitig wappnen. Nachdem man den Zuschlag als Gastgeberstadt der Europameisterschaft erhalten hatte, schrieb das Land seine juristische Beratung aus – in allen Angelegenheiten des Vertrags- und Haftungsmanagements, des Sportrechts, der Event-Compliance, der Vergabeverfahren sowie im Rechtsschutzprogramm.

Viele deutsche Städte hatten sich als Austragungsort beworben. Das Berliner Olympiastadion mit seiner Kapazität von mehr als 70.000 Zuschauern machte einen Zuschlag an Berlin so gut wie sicher. Mindestens sechs Spiele der Europameisterschaft werden hier stattfinden.

Auch für Leinemann Partner hat das Stadion besondere Bedeutung, denn bereits von 2000 bis 2004 beriet ein Leinemann-Team den Generalunternehmer mit Blick auf den gesamten Umbau des Olympiastadions für die Fußball-WM 2006. Für das kommende Turnier hat Berlin dem Deutschen Fußballbund (DFB) umfangreiche Leistungen zugesagt. Schließlich soll auch die UEFA-Euro 2024 ein denkwürdiges Fußballerlebnis für alle Fans werden.

Leinemann Partner decken einen Teil der Rechtsgebiete ab, um die es bei der Organisation und Austragung der Berliner Europameisterschaftsspiele geht – vor allem das Vergaberecht. So reifte zwischen Eva-Dorothee Leinemann, Mandy Risch-Kerst und Luise Klufmöller aus Berlin sowie Anne Jakob aus Frankfurt die Idee, die Kapazitäten zu bündeln und als Bietergemeinschaft aus Anwältinnen die Rechtsberatung für die (Männer-)Fußball-EM zu übernehmen. Die fachliche Aufteilung der Aufgaben untereinander lag auf der Hand: Leinemann (Vergaberecht), Risch-Kerst (gewerblicher Rechtsschutz und IT-Recht), Jakob (Sportrecht) und Klufmöller (Urheber- und Medienrecht). Für diese vier Rechtsgebiete sind die Kolleginnen auch jeweils qualifizierte Fachanwältinnen.

Die Bietergemeinschaft schloss sich als Kanzleikooperation »Eventlawyers« zusammen und unterbreitete dem Land Berlin ein Angebot. Vergabestelle war die Senatsverwaltung für Inneres und Sport. Offensichtlich konnten die Eventlawyers überzeugen, denn sie erhielten im Frühsommer 2021 den Zuschlag für einen »Rahmenvertrag für juristische Dienstleistungen – Begleitung und Beratung« vom Land Berlin.

Die vier Fachanwältinnen beraten die Host City Berlin seitdem in ihren jeweiligen Rechtsgebieten. Zahlreiche Leistungen werden im Rahmen dieses großen Turniers durch das Land Berlin beschafft und von den spezialisierten Anwältinnen und der Notarin von den Eventlawyers beraten. Der Auftrag umfasst alle Rechtsfragen in Veranstaltungs-, Sport-, Sicherheits- und Kreativangelegenheiten, ebenso wie die Begleitung der Beschaffung zahlreicher Dienstleistungen im Rahmen des Turniers. Eines der Highlights der Eventlawyers-Bewerbung war der von einem professionellen Drehteam hergestellte, vierminütige Film über die Anwältinnen-Arge. Neben Außen- und Innenaufnahmen im Tiergarten und vor dem Brandenburger Tor fanden die Dreharbeiten überwiegend in den Kanzleiräumen von Leinemann Partner in der Friedrichstraße statt. Eine besondere Herausforderung war die Videoszene, in der die vier Anwältinnen einander Fußbälle zuspitzen. »Die aktive Teilnahme am Turnier wird von uns glücklicherweise nicht erwartet«, sagt Eva-Dorothee Leinemann, »aber die Bewerbung hat uns viel Spaß gemacht – umso schöner war es, am Ende den Zuschlag zu erhalten.«



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

Fotos: Samuel Svec/unsplash.com, Leinemann Partner

Folgen des Lockdowns

Förderung von Kindern und Jugendlichen durch Aktionsprogramm »AUF!leben - Zukunft ist jetzt«

Um von der Covid-19-Pandemie benachteiligte Kinder und Jugendliche zu fördern, hat die Bundesregierung einen millionenschweren Zukunftsfonds eingerichtet. Leinemann Partner haben die Vergabe des Fördermittelmanagements betreut

Die Corona-Pandemie hat nicht nur zu Einschränkungen im Kita- und Schulbetrieb, sondern auch zu einem temporären Wegfall von Freizeit- und Unterstützungsangeboten für Kinder und Jugendliche geführt. Durch fehlende Kontakte oder angespannte Alltagssituationen haben viele von ihnen mit Lernrückständen und auch psychosozialen Belastungen zu kämpfen. Darauf hat die Bundesregierung mit dem Aktionsprogramm »Aufholen nach Corona« reagiert. Innerhalb des Aktionsprogramms setzt die Deutsche Kinder- und Jugendstiftung (DKJS) in der »Aktion Zukunft« das Förderprogramm »AUF!leben - Zukunft ist jetzt« um, das vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) gefördert wird.

Das Förderprogramm soll Kinder und Jugendliche dabei unterstützen, die Folgen der Corona-Pandemie zu bewältigen und Alltagsstrukturen zurückzugewinnen. Für die Persönlichkeitsentwicklung ist das Lernen und Sammeln von Erfahrungen außerhalb des Unterrichts von besonderer Bedeutung. Ziel ist es daher, junge Menschen bei ihrer Entwicklung neben der Schule durch soziales Lernen und den Aufbau von Bindungen untereinander zu unterstützen und zu stärken.



Thomas Kirch, Fachanwalt für Vergaberecht, Berlin



Daniel Lucas Orf, Rechtsanwalt, Berlin

Fotos: dkjS/M.Nadj-Torma, Leinemann Partner



Programmauftakt AUF!leben: Kinder bei Projektschau im Stadtteilzentrum Berlin-Friedrichshain

Die finanziellen Mittel des sog. Zukunftsfonds stellen den Kern des Programms dar. Aus diesem können gemeinnützige freie Träger und juristische Personen des öffentlichen Rechts – bundesweit – Fördermittel für ihre Projekte beantragen. Das Budget des Zukunftsfonds beträgt rund 80 Mio. Euro. Angesichts der erwarteten Vielzahl an Anträgen hat die mit der Umsetzung des Förderprogramms betraute DKJS einen Dienstleister gesucht, der das gesamte Fördermittelmanagement von der Antragstellung bis zur Prüfung der Mittelverwendung übernimmt. Maßgeblicher Leistungsbaustein ist dabei der Rückgriff auf eine digitale Plattform. Leinemann Partner Berlin sind mit der Vergabe dieser wichtigen Unterstützungsleistung beauftragt worden.

Eine Herausforderung war es dabei, innerhalb kürzester Zeit die Vergabe eines millionenschweren Projekts rechtssicher und effizient durchzuführen, damit der soziale Rückstand der Kinder und Jugendlichen alsbald aufgeholt werden kann. Dabei hat sich als besondere Hürde herausgestellt, dass der Markt für die nachgefragte Dienstleistung inkl. Softwarelösung begrenzt ist. Die Vergabe konnte mit Beauftragung der European Consulting Group (www.ecg.eu GmbH) erfolgreich abgeschlossen werden.

Schienenverkehr

Goliath schlägt David

Im Streit um die Vergabe von Leistungen im schleswig-holsteinischen Schienen-Personennahverkehr hat das oberste Gericht gegen einen aussichtsreichen Konkurrenten der Deutschen Bahn entschieden. Die Gründe sind dünn

Personenzüge gelten als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel angesichts ihres geringen CO₂-Ausstoßes pro Fahrgast. Dennoch ist der Schienenverkehr damit noch nicht klimaneutral. Dafür muss an erster Stelle Dieselöl als fossiler Treibstoff im Zugbetrieb abgelöst werden. Deshalb hat das Land Schleswig-Holstein erste Schritte unternommen, um die dort fahrenden Dieselloks nach und nach aus dem Betrieb zu nehmen.

Gerade im Norden sind noch überdurchschnittlich viele Dieselloks unterwegs, da nur knapp 30 Prozent der Strecken im Land elektrifiziert sind. Vor drei Jahren, 2018, begann man in Schleswig-Holstein damit, ein landesweites Akkumetz aufzubauen und dafür verschiedene Teilleistungen zu vergeben. Die Herstellung der Triebwagen mit Akkus auf dem Dach hatte der Nahverkehrsverbund Schles-

wig-Holstein bereits 2019 an die Firma Stadler vergeben. Solche Fahrzeuge erreichen im reinen Batteriebetrieb eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Im Mai 2020 startete die Nahverkehrsgesellschaft des Landes Schleswig-Holstein (NAH.SH) dann die Ausschreibung für den Betrieb der Akkuzüge im Auftrag des Landes und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. In Schleswig-Holstein sollen 10,4 Millionen Zugkilometer auf elf Bahnlinien im Akkubetrieb absolviert werden. Diese teilte die NAH.SH in ihrer Ausschreibung in drei Lose. Gerade auch mit einer solchen Losvergabe sollte ein möglichst starker Wettbewerb erreicht werden. Außerdem verfügte die NAH.SH eine Loslimitierung, um auszuschließen, dass die beiden großen Lose Ost und Nord zusammen an ein Verkehrsunternehmen vergeben werden.

Nach der Auswertung der Angebote zeigte sich, dass der bisherige Betreiber und »Platzhirsch«, die DB Regio AG, bei keinem der ausgeschriebenen Lose im Wettbewerb erfolgreich war. Das Los Nord sollte nach den Auswertungen der Auftraggeberin an das Eisenbahnverkehrsunternehmen RDC Autozug Sylt GmbH (RDC) mit Sitz auf Sylt gehen. RDC betreibt in Schleswig-Holstein bereits erfolgreich den blauen Autozug Sylt, den Güterzug Schleswig-Holstein (GSH) und den internationalen Fernverkehrsnachtzug Alpen-Sylt Nachtexpress (NEX).

Dies wollte die DB Regio nicht hinnehmen und zog wegen aller drei Lose vor die Vergabekammer Schleswig-Holstein, um die Rechtmäßigkeit der Vergabe prüfen zu lassen. Dies blieb allerdings in der ersten Instanz ohne Erfolg. Die Vergabekammer wies den Nachprüfungsantrag umfassend zurück. Für die Verteidigung ihrer Rechte setzte RDC auf die Unterstützung von Leinemann Partner. DB Regio legte gegen die Entscheidung der Vergabekammer sofortige Beschwerde zum Oberlandesgericht (OLG) Schleswig ein. Nach einem Hinweis des Gerichts nahm DB Regio dann allerdings die Beschwerde zu den Losen Ost und Ost-West zurück, weil das Gericht hier keine Erfolgsaussichten attestierte. Beim Los Nord war das Gericht sich nach einer vorläufigen rechtlichen Bewertung allerdings nicht sicher, ob die von RDC vorgelegte Referenz den in den Vergabeunterlagen gestellten Anforderungen genüge. Dies hatte die Vergabekammer im Gleichklang mit den Bewertungen der Auftraggeberin noch eindeutig bejaht.

Nach einer engagierten mündlichen Verhandlung hat das OLG Schleswig-Holstein den Wettbewerb im Schienen-Personennahverkehr zugunsten des DB-Konzerns entschieden. Es wird hier also nicht mehr Wettbewerb durch die Berücksichtigung von Newcomern geben. Das Beschwerdegericht will die Eignungsanforderungen juristisch dahingehend auslegen, dass nur ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag als Referenz gemeint sein kann. Dies erscheint nicht gerade zwingend, zumal die Ausschreibung sich nicht an Juristen wendet und auch die Vergabekammer bereits die bieterfreundliche Auslegung bevorzugte. Auch die NAH.SH teilt diese Sichtweise des Gerichts nicht. Für RDC, den David unter den Bietern, eine ernüchternde Entscheidung.



Thomas Kirch,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Berlin



Anne Müller,
Rechtsanwältin, Berlin

RDC betreibt in Schleswig-Holstein bereits erfolgreich den **blauen Autozug Sylt** (Foto) sowie Güter- und Nachtzüge. Im Bieterkampf um Nahverkehrsstrecken unterlagen die Betreiber nun in letzter Instanz



Traditionsbahn entsteht neu

Eine wichtige Gleisverbindung zwischen Berlin und seinem Einzugsgebiet im Norden soll in naher Zukunft wiederhergestellt werden. Mit von der Partie: Wasserstoffzüge und Leinemann Partner



Die Heidekrautbahn soll bald schon mit Wasserstoff fahren

Die Heidekrautbahn war schon immer eine viel genutzte Bahnverbindung zwischen Berlin und dem nördlichen Umland. Doch bis heute, mehr als dreißig Jahre nach der Wiedervereinigung, ist der ursprüngliche, durch Mauerbau und andere Ereignisse veränderte Streckenverlauf dieser Traditionsverbindung nur zu einem Teil als Regionalbahn (RB27) in Betrieb.

Die Strecke war 1901 von der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn-AG, aus der später die Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) wurde, eingerichtet und über die Jahre ausgebaut worden. Jahrzehntlang bewältigte sie einen wesentlichen Teil des rasch in die Millionen wachsenden Fahrgastaufkommens zwischen den Bahnhöfen Berlin-Wilhelmsruh und Groß Schönebeck in der Schorfheide. Bereits 1907 pendelten jährlich gut sieben Millionen Reisende zwischen Berlin und den Ortschaften im nördlichen Umland.

Durch den Mauerbau 1961 wurde die Strecke zwischen Wilhelmsruh und dem etwa 14 Kilometer nördlich gelegenen Basdorf unterbrochen. Die Strecke wurde teilweise

stillgelegt, der Bahnhof Wilhelmsruh abgerissen, die Gleise demontiert. In den folgenden Jahrzehnten bediente man die Stammstrecke noch abschnittsweise, bevor auch hier der Betrieb ein Ende fand wurde. Seit der Jahrtausendwende arbeitet die NEB daran, ihren ehemaligen Streckenkern zu reaktivieren: Der Bahnhof Wilhelmsruh soll an etwas anderer Stelle neu errichtet werden und ein neuer Oberbau einen Zugverkehr mit Tempo 80 ermöglichen.

Die Reaktivierung der Heidekrautbahn ist Teil des Infrastrukturprojekts i2030, bei dem sich die Länder Berlin und Brandenburg mit dem VBB und weiteren Projektpartnern neben der NEB zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region Berlin zusammengetan haben, um dem wachsenden Bedarf zu entsprechen. Bei der NEB rechnet man mit täglich rund 2.500 zusätzlichen Fahrgästen auf der neu eingerichteten Strecke. Wenn alles nach Plan läuft, könnte es in gut drei Jahren so weit sein.

Schon das bestehende Netz der NEB wird gut angenommen. Was vor 120 Jahren als Personen- und Güterverkehr begann, wird inzwischen täglich von Tausenden Berufspendelnden und Ausflugsreisenden genutzt. Die Umlandgemeinden in Oberhavel und Barnim sowie im Berliner Norden haben sich nämlich nach der Wende zu attraktiven Wohngebieten entwickelt; die abwechslungsreiche Landschaft und touristische Ziele locken Erholungssuchende aus Berlin an. Derzeit fährt die Linie RB27 von Berlin-Karow über Basdorf nach Groß Schönebeck und Schmachtenhagen. Seit 2011 werden zusätzlich einige Verstärkerfahrten direkt nach Berlin-Gesundbrunnen angeboten.

Auf der neuen alten Stammstrecke von Berlin-Wilhelmsruh über Schildow bis zur Einbindung in die bestehende Strecke am Abzweig Schönwalde sollen acht neue Stationen entstehen. Die NEB plant zusammen mit den beiden Bundesländern und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, auf ihren Strecken künftig Wasserstoffzüge einzusetzen. Ein Vergabeverfahren zur Beschaffung solcher umweltfreundlicher Triebwagen ist auf dem Weg. Wasserstoffzüge erzeugen ihren Fahrstrom mithilfe von Brennstoffzellen selbst. Dabei entsteht als Abgas lediglich Wasserdampf.



Jasper Strehlow,
Fachanwalt für Versicherungsrecht, Berlin

Leinemann Partner unterstützen die NEB bei allen vertrags- und vergaberechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Generalplanungsvertrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Hamburg beseitigt Bausünde aus den Siebzigern

Im Herzen der Stadt wird eine Parkanlage wieder-vereinigt, die vor 50 Jahren von einer massiven Zufahrtsrampe zerteilt worden war. Leinemann Partner begleiten das freiraumplanerische Projekt rechtlich

Das Hamburger Kongresszentrum (CCH) war das erste seiner Art in Deutschland. Als der damalige Bundespräsident Gustav Heinemann es 1973 eröffnete, ging eine moderne, dem Geist der Zeit entsprechende Anlage in Betrieb. Dazu gehörte eine neue Zufahrtsrampe, über die die Besucher hinab zur Vorfahrt und zu den Parkplätzen gelangten.

Genau diese Rampe, die neue Marseiller Straße, erwies sich über die Jahre als Bausünde, denn sie verlief in einem unansehnlichen Betontrog und zerteilte eine berühmte Parkanlage: Planten un Blumen nördlich und Reste des Alten Botanischen Gartens südlich der Rampe. Parallel zu umfangreichen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sowie zum Teilneubau des Kongresszentrums am Dammtorbahnhof wurde diese Bausünde beseitigt.

Der Betontrog ist zugeschüttet, an der Oberfläche werden die beiden, knapp 50 Jahre getrennten Teile der Parkanlage gerade wieder vereinigt. Hierdurch können rund 1,4 Hektar Fläche begrünt werden. Die neue Zufahrt zum CCH führt nördlich um den Park herum, wodurch die alte Rampe auf der Marseiller Straße überflüssig wurde. Eine Fußgängerpromenade markiert ihren einstigen Verlauf (s. Karte).

Auch der südöstlich des CCH gelegene Vorplatz des Dammtorbahnhofs, der »Dag-Hammarskjöld-Platz«, wird aufwendig saniert und neu gestaltet. Ziel ist es, den unmittelbar vor dem Alten Botanischen Garten gelegenen Platz als repräsentative



Von der Anfahrtsschneise zum Kongresszentrum bleibt nur ein Spazierweg für Fußgänger



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



Hauke Meyhöfer,
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht, Hamburg

Fläche mit hoher Aufenthaltsqualität zwischen dem CCH, dem Bahnhof Dammtor und der Parkanlage auszugestalten. Im Zuge dessen soll das neue »Vorzimmer« von Planten un Blumen auch barrierefrei werden. Die Kosten für das Projekt »Erweiterung Planten un Blumen sowie Umgestaltung Dag-Hammarskjöld-Platz« werden auf rund 20,4 Mio. Euro geschätzt.

Ein Team um Bastian Haverland und Hauke Meyhöfer aus dem Hamburger Büro von Leinemann Partner berät die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte, als Bauherrin von Beginn an – unter anderem bei der Ausgestaltung der Nachbarschaftsvereinbarungen mit den Eigentümern der unmittelbar benachbarten Liegenschaften sowie baubegleitend bei allen aufkommenden bau- und architektenrechtlichen Fragestellungen.

Eigentlich sollte alles schon im vergangenen Jahr fertig und schick sein, aber die Corona-Pandemie hat auch hier ihre Spuren hinterlassen und die Arbeit verzögert. Die neuen Fertigstellungstermine sind für die Umgestaltung Dag-Hammarskjöld-Platz November 2021, für die Erweiterung Planten un Blumen Juli 2022.

Volksparkstadion

Erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen HSV und Leinemann Partner geht weiter!



Als Austragungsort der UEFA EURO 2024 werden an die Stadionausstattung spezielle und komplexe Anforderungen gestellt

Als Austragungsort der UEFA EURO 2024 werden an die Stadionausstattung spezielle und komplexe Anforderungen gestellt, die durch zahlreiche Maßnahmen bis 2023 umgesetzt werden sollen. Das Stadion erhält unter anderem eine neue Flucht- und Beschallungsanlage. Zudem werden die Sanitäranlagen im gesamten Objekt ausgebaut.

Zur Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen hat der HSV nach erfolgreicher und bewährter Zusammenarbeit erneut auf das Team von Leinemann Partner in Hamburg zurückgegriffen. Mit ihrer langjährigen Expertise und klaren Fokussierung auf das Bau- und Immobilienrecht haben Leinemann Partner den HSV wiederholt bei der Vorbereitung der baulichen Projekte unterstützt. Das Team um Thomas Hildebrandt, Amneh Abu Saris und Christoph Priebe ist in enger Abstimmung mit dem HSV beratend tätig. Die Zusammenarbeit soll im Anschluss an die vorbereitende Vertragsgestaltung der Planer- und Bauverträge die Vertragsverhandlungen mit Architekten, Ingenieuren und Bauunternehmen, das weitere Vertragsmanagement und die baubegleitende Beratung des HSV in der Modernisierungsphase umfassen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat Anfang des Jahres das Stadiongrundstück des Volksparkstadions zu einem Kaufpreis von 23,5 Mio. Euro von der HSV Fußball AG (HSV) erworben und gleichzeitig zugunsten des HSV ein Erbbaurecht am Stadiongrundstück bis 2087 bestellt. Das Erbbaurecht kann über diese Laufzeit hinaus bis 2117 verlängert werden. Der jährliche Erbbauzins beträgt 1,8 % des Grundstückswertes. Mithilfe des Verkaufserlöses wird der HSV die für die UEFA EURO 2024 erforderlichen Maßnahmen am Stadion und auf dem Stadionareal durchführen und die in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten tragen.



Amneh Abu Saris,
Fachanwältin für Bau- und
Architektenrecht, Hamburg



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



Christoph F. Priebe,
Rechtsanwalt, Hamburg

Fotos: Robert Bye/unsplash.com, Leinemann Partner

Die umfangreichste Vergabeunterlagen-Datenbank auf dem Markt!



NEU!

Reguvis Fachmedien GmbH

Vergabeunterlagen-Datenbank für die Öffentliche Hand
Leistungsbeschreibungen, Bewertungskriterien und Netzwerken!

Laufend aktualisierte Datenbank. 828,00 € Jahresabonnement
Einzelplatzlizenz; Mehrplatzlizenzen auf Anfrage.

WEITERE INFORMATIONEN UNTER
[reguvis.de/vudb](https://shop.reguvis.de/vergabe/vergabeunterlagen-datenbank-fuer-die-oeffentliche-ha/)

Mehr Infos und versandkostenfrei (deutschlandweit)

bestellen: <https://shop.reguvis.de/vergabe/vergabeunterlagen-datenbank-fuer-die-oeffentliche-ha/>

VU-Datenbank für die Öffentliche Hand

Die VU-Datenbank für die Öffentliche Hand stellt über 60.000 Vergabeunterlagen zur Verfügung. Eine intelligente Suche führt Sie dabei zielsicher durch über 500.000 Dokumente. Dadurch finden Sie bereits ausgeschriebene Leistungsbeschreibungen und Bewertungskriterien für nahezu alle Bedarfe.

Nutzen Sie Ihr Netzwerk!

Sie benötigen für eine auszuschreibende Leistung „Erfahrungswerte“ bzw. Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen? In der VUDB finden Sie die Vergabestelle, welche bereits ähnliche Leistungen ausgeschrieben hat.

Besser kann man sein Netzwerk kaum nutzen. Verzahnen Sie Bedarfsträger mit Bedarfsträger und Vergabestelle mit Vergabestelle, um sich weiter auszutauschen und voneinander zu profitieren.

VORTEILE

- Sie haben Zugriff auf über 60.000 Vergabeunterlagen
- Die Anzahl der Vergabeunterlagen wird kontinuierlich erweitert und aktualisiert
- Sie erhalten Unterstützung bei der Erstellung von Leistungsbeschreibungen, Bewertungskriterien und Netzwerken
- Eine intelligente Suche führt Sie zielsicher durch über 500.000 Dokumente
- Sie können Bedarfsträger mit Bedarfsträger und Vergabestelle mit Vergabestelle vernetzen

AUTORENINFO

Die Vergabeunterlagen-Datenbank (VUDB) wird kontinuierlich in Zusammenarbeit mit dem DTAD aktualisiert – der führende Anbieter für öffentliche, gewerbliche und private Auftragsinformationen in der DACH-Region.

Kostenlose Bestell-Hotline: 0 800/1234-339
(gebührenfrei aus dem deutschen Festnetz)
Fax: 02 21/9 76 68-271 | www.reguvis.de
In jeder **Fachbuchhandlung**

Reguvis
Fachmedien GmbH
Amsterdamer Str. 192
50735 Köln

Reguvis
Kooperationspartner des
Bundesanzeiger Verlages

Orientierung für Baupraktiker



Die 3. Auflage von »Der Bauvertrag nach VOB/B« ist neu erschienen über den Eigenverlag LP-Seminare

Je größer das Bauprojekt, umso gewichtiger können die Probleme für alle Beteiligten bei der Realisierung werden. Das gilt erst recht, seit mit dem 01.01.2018 das neue Bauvertragsrecht des BGB in Kraft getreten ist und in Konkurrenz zur hergebrachten VOB/B tritt.

Das Buch gibt Baupraktikern eine Orientierung über die Rechtslage. Es handelt die wichtigsten, in Bauverträgen typischerweise geregelten Themenkomplexe in separaten Kapiteln übersichtlich ab.

Auch nicht juristisch vorgebildeten Vertragsbeteiligten soll so eine leichte Orientierung während des Gangs der Vertragsabwicklung über die Phasen eines Projekts hinweg vom Vertragsschluss bis hin zur Mängelhaftung gegeben werden. Vertragsverhandlungen und Gestaltung von Vertragsklauseln, wechselseitige Pflichten und Zuständigkeiten, Ausführungsprobleme, Nachträge aus zusätzlichen und geänderten Leistungen, Verzögerungen und Störungen des Ablaufs, Sicherheitsleistungen, Abnahme und Abrechnung sind sämtlich praxisnah erläutert.

leinemann-partner.de/uebersicht-veroeffentlichungen

Neue Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte



Corinna Osinski,
Salary-Partnerin,
Hamburg



Jonas Asgodom,
Frankfurt



Christian Frieder,
Berlin



Katharina Molitor,
Berlin



Serah Schneller,
Düsseldorf



Tolga Ünal,
Berlin

Auszubildende:

Aleyna Altuntas,
Rechtsanwaltsfach-
angestellte, Berlin
Davina Blum, Notar-
fachangestellte, Berlin
Andela Kotur,
Rechtsanwaltsfach-
angestellte, Frankfurt



Wir freuen uns, Frau **Nadin Tornow** als neue PR&Marketing-Managerin begrüßen zu dürfen. Seit Oktober bringt sie ihre langjährigen Erfahrungen in den Bereichen Public Relations, Marketing, Social Media und Pressearbeit ein.

Fotos: Leinemann Partner, privat

Social Events



Beim **Kanzleiausflug** ging es in diesem Jahr im Berliner Tiergarten sportlich zu. Nach den Teamwettkämpfen genossen alle den gemütlichen Ausklang im Restaurant Zollpackhof



Zum zehnjährigen Jubiläum des **Berliner Brandschutztreffs** war es Herrn Averhaus eine besondere Ehre, das Ingenieurbüro A-W-K sowie Herrn Winfried Wiesner als Gründer unserer beliebten Veranstaltung auszuzeichnen

Fotos: Leinemann Partner



Anlässlich des **Retreats** am 6. September hielt Herr Karl-Heinz Strauss, Vorstandsvorsitzender der Porr AG, einen faszinierenden Vortrag zur Zukunft des Bauens, zu Entwicklungen auf den Märkten und bei der Technik in den nächsten Jahren



Das Hamburger Grand Elysée Hotel war am 4. November Schauplatz einer spannenden **Podiumsdiskussion**. Zum neuen Bauvertragsrecht tauschten sich Dr. Dieter Köster, Prof. Stefan Leupertz sowie Thomas Hildebrandt aus

Neues aus der Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst



Die **Neue Nationalgalerie** des Architekten Ludwig Mies van der Rohe an der Potsdamer Straße in Berlin strahlt wieder

Wiedereröffnung der Neuen Nationalgalerie

Die von Ludwig Mies van der Rohe entworfene Neue Nationalgalerie feierte am 22. August 2021 nach sechsjähriger Sanierung ihre Wiedereröffnung. Das Gebäude gilt als letz-

tes eigenständiges Werk des Architekten Ludwig Mies van der Rohe. Es wurde nun erstmals seit seiner Eröffnung 1968 umfassend saniert und technisch auf den neuesten Stand gebracht. Das Ganze geschah so behutsam, dass man sich fast wieder zum ursprünglichen Eröffnungstag zurückversetzt fühlt. Zur Eröffnung werden drei Ausstellungen gezeigt: In der großen Glashalle werden Werke des Bildhauers Alexander Calder gezeigt, eines Zeitgenossen von Mies. Im weitläufigen, unteren Sammlungsgeschoss präsentiert die Nationalgalerie zahlreiche Hauptwerke ihrer Sammlung unter dem Titel »Die Kunst der Gesellschaft 1900–1945«. Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst übernahm die Förderung der dritten Ausstellung. Hier zeigt die in Berlin lebende Film- und Medienkünstlerin Rosa Barba unter dem Titel »In a Perpetual Now« 15 filmische und skulpturale Werke in einer raumgreifenden Stahlkonstruktion, die in ihrer architektonischen Struktur Bezug auf Mies van der Rohes frühes Projekt »Landhaus aus Backstein« nimmt.

Rechtzeitig zur Eröffnung wurde auch der Bestandskatalog für die Sammlung der Nationalgalerie vorgelegt. Die Nationalgalerie besitzt eine der weltweit bedeutendsten Sammlungen der Kunst des 20. Jahrhunderts. Das zweibändige Bestandsverzeichnis enthält 1.800 Werke der Zeit von 1905 bis 1945. Es dokumentiert eindrücklich die Entwicklung der Kunst mit Werken des Expressionismus, Dadaismus oder der Neuen Sachlichkeit bis hin zu anderen nationalen und internationalen Tendenzen. Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst unterstützte das Erscheinen des Bestandskatalogs mit einer großzügigen Förderung.

Ausstellung »Eat Up!«

Die Ausstellung »Eat Up!« – unterstützt von der Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst findet nun vom 16. bis 18.12.2021 in der »Mall of Berlin« statt, nachdem sie pandemiebedingt zuvor mehrfach verschoben werden musste. Organisiert wurde die Ausstellung von Verdiana Albano und Laura Brichta. Damit wird eine künstlerisch positionierte Antwort zum situationsbedingten, eingefrorenen Jetzt-Zustand der Kunst gegeben. Die Kommunikation zwischen KünstlerInnen ebenso wie Kunstinteressierten soll damit wieder angekurbelt und gefördert werden. Vor, während und nach der Ausstellung besteht eine Möglichkeit zum direkten Austausch zwischen den sieben internationalen KünstlerInnen, die sich aktiv in das Ausstellungskonzept einbringen. Unter den Mitwirkenden befinden sich u. a. eine chinesische Installationskünstlerin, die derzeit in Maastricht ihren Master absolviert, und eine griechische Performancekünstlerin. Die anderen KünstlerInnen leben, arbeiten und/oder studieren in Berlin, Offenbach, Frankfurt und München. Ihre Disziplinen reichen von konzeptioneller Fotografie und abstrakter Malerei bis hin zu Augmented-Reality-konstruierten Illustrationen und organischer Bildhauerei.



Eine ikonische Skulptur: das »Fat Convertible« von Erwin Wurm (2001) bei Leinemann Partner in Berlin

Fotos: Staatliche Museen zu Berlin / David von Becker, Leinemann Partner

Das Kraftpaket rund um Verträge im Baurecht.



Leinemann/Kues
BGB – Bauvertragsrecht
2. Auflage. 2022. Rund 850 Seiten.
In Leinen ca. € 119,-
ISBN 978-3-406-77585-7
Neu im März 2022
☰ beck-shop.de/32411344

”

... *ungemein wertvoll*

Dr. Olaf Kieschke, Rechtsanwalt und FA für Bau- und Architektenrecht, zur Voraufgabe;
beck-shop.de/32411344

Vorteile auf einen Blick

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

Der Leinemann/Kues

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

Die Neuauflage

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

Herausgegeben von

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

Von dem Kommentar profitieren

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

RÜCKGRAT ERKENNT MAN AM HANDGELENK.

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



WEMPE

IRON WALKER

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

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