

02
20



Magazin

LEINEMANN PARTNER
RECHTSANWÄLTE



Endlich startklar

Wie Leinemann Partner
den Bau des BER begleitet haben



Mandate

Leinemann berät
bei der Errichtung des
Grand Towers Frankfurt

Kolumne

Warum die
Autobahn GmbH so
holprig startet

Vergaberecht

Was die Vergabe von
Postdienstleistungen so
anspruchsvoll macht

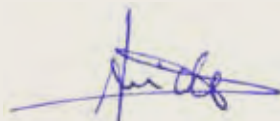
Liebe Leserin, lieber Leser,

nachdem die Vorstellung unserer Standorte als Schwerpunktthemen der vergangenen Hefte abgeschlossen ist, finden Sie in dieser Ausgabe einen Überblick über die Arbeit unserer rund hundert Anwältinnen und Anwälte sowie unseres Notariats. Nachdem nach vierzehnjähriger Bauzeit der Berliner Flughafen BER am 31.10.2020 eröffnet hat, bildet dieser den Schwerpunkt des aktuellen Hefes. Leinemann Partner haben seit Projektbeginn im Jahre 2006 »unseren Flughafen« zunächst im Vergabeverfahren und dann auftragnehmerseitig in vielen Losen während der Bauphase und auch vor Gericht begleitet – und tun es immer noch! Schließlich ist noch nicht alles fertig, und die letzten Rechnungen für die Bauleistungen sind noch nicht geschrieben.

Daneben präsentieren wir Ihnen eine spannende Mischung aus aktuellen Mandaten und Analysen. Die Bandbreite reicht von der Umwandlung eines Unternehmens von der AG zur SE durch unsere Berliner Notarin Eva Leinemann über ein Hochbauprojekt in Frankfurt, die Begleitung eines Infrastrukturprojektes in Wilhelmshaven bis hin zu Einblicken in Zivilverfahren vor dem Kammergericht, Vergabeverfahren und einem immobilienrechtlichen Mandat. Abgerundet wird dies mit einem Gastbeitrag von Christian Schlicht, Richter am LG Köln, der als Erster virtuelle Gerichtsverfahren an seinem Gericht durchgeführt hat und dadurch zum Befürworter dieser Verfahrensart geworden ist. Natürlich darf auch ein Blick auf die neue Autobahn GmbH des Bundes nicht fehlen, die zum Jahresbeginn ihre operative Tätigkeit aufnimmt.

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 Jochen Lüders



Inhalt

- 03 **Impressum**
- 04 **Planmäßige Ankunft - neun Jahre Verspätung**
Wie der BER die Anwälte beschäftigt
- 20 **Meinung & Analyse**
- 20 **Umwandlung Aktiengesellschaft zur SE**
Die Nachwende-Erfolgsstory der BUG
Verkehrsbau SE
- 22 **Autobahngesellschaft**
Holpriger Start
- 24 **Virtueller Prozess**
2.500 Likes für die digitale Gerichtsverhandlung
- 26 **Entsorgungswirtschaft**
Private Schiedsgerichte per Gesetz?
- 28 **Aktuelle Mandate**
- 28 **Henrik M. Nonhoff & Norbert Knöbel - Grand Tower FFM:** alles »just in time« in Deutschlands höchstem Wohnhaus
- 30 **Thomas Hildebrandt & Rasmus Gersch - Große Seeschleuse Wilhelmshaven:** Leinemann Partner beraten bei der Sanierung
- 31 **Bastian Haverland - LungenClinic Grosshansdorf:** Traditionsklinik bekommt Hightech-Neubau
- 32 **Jarl-Hendrik Kues & Jonas Deppenkemper - Rebstockbad in Frankfurt am Main:** Wettstreit um die schönste urbane Wildnis
- 34 **Kristin Beckmann & Oliver Homann - Vergabe von Postdienstleistungen:** anspruchsvolle Post
- 35 **Thomas Kirch & Simon Gesing - Vergabeverfahren:** ein Vergleich wie ein Sieg - entgangener Gewinn wird ersetzt
- 36 **Shushanik Röcker & Michael Göger - Upside Berlin:** Wohnen mit Weitblick an der Spree
- 38 **Kanzlei-News**
Online-Seminarreihe, JUVE: Top-Kanzlei im Bau- und Vergaberecht & Neueinsteiger
- 40 **Neues aus der Stiftung**

Cover: Marcus Bredt; Foto: Leinemann Partner

#02/2020



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.) David Goertz, Manager PR/Marketing Leinemann & Partner	Lektorat & Schlussredaktion Marion Linssen
Redaktionsanschrift Leinemann & Partner Rechtsanwälte mbB Friedrichstr. 185-190 10117 Berlin Telefon 030 - 20 64 19-0 lpmagazin@leinemann-partner.de www.leinemann-partner.de	Druck Gotteswinter und Aumaier GmbH Joseph-Dollinger-Bogen 22 80807 München
Redaktion Volker Bormann, vb@kommunikationskontor-hamburg.de Telefon 040 - 57 20 63 10	

Fotos: Alexander Obst/Marion Schmieding, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, gsp Städtebau, Holger Martens, Tadamichi/AdobeStock

Planmäßige Ankunft - neun Jahre Verspätung

Wie der BER die Anwälte beschäftigte

Von Volker Bormann

Endlich in Betrieb! Das Terminal und seine Piers glänzen, Brandschutz und Flugbetriebsflächen sind tipptopp. Architektonisch gilt der neue Berliner Flughafen als schick. Allerdings dürfte er noch lange verbunden werden mit Chaos und Misswirtschaft

E

Endlich starten und landen sie – neun Jahre später als ursprünglich geplant! Lässt man die horrende Verspätung kurz beiseite, darf die Eröffnung des Berliner Flughafens BER Ende Oktober 2020 als das glückliche Ende eines jahrelangen Dramas gefeiert werden. Sehr viel Geld und Geduld waren erforderlich, um das zunächst missratene Terminal 1 doch noch fertigzustellen. Für Leinemann Partner begann der Krimi 2006:

Gleich Anfang des Jahres hatte man sich vorgenommen: Das wird unser Flughafen! Bald darauf warteten Ralf Leinemann und Marc Oliver Hilgers die wichtigsten Bauunternehmen auf einer Veranstaltung vor schwierigen Ausschreibungs- und Vertragsbedingungen. Die personell schwach besetzte Flughafengesellschaft (FBB) stützte sich auf Berater, die als Hardcore-Bauherrenvertreter bekannt waren. Leinemann prognostizierte Ausschreibungsunterlagen von schlechter Qualität und den Versuch, sämtliche Risiken, selbst für Mängel der Vergabeunterlagen, auf die Bieter und später die ausführenden Unternehmen zu verlagern. Leinemann-Anwälte konnten derartige Bauherren-Unterlagen schon aus der Beratung eines vorlaufenden Brückenprojekts.

Ab Juni 2006 – das Bundesverwaltungsgericht hatte Klagen gegen den Flughafen abgewiesen – meldeten sich für jedes größere ausgeschriebene Los die potenziellen Mandanten. Leinemann Partner konnten aber pro Vergabeverfahren nur einen Bieter als Mandanten annehmen. »Mit viel Diplomatie ist es uns am Ende gelungen, unsere wichtigsten Mandanten zufriedenzustellen«, erzählt Ralf Leinemann.

Früh war klar, dass das Projekt mit schweren Webfehlern startete. Die FBB versuchte, dies mit strammen Vergabe- und Vertragsbedingungen zu lasten ihrer Vertragspartner wettzumachen.

Der BER erwies sich als typisches Großprojekt der öffentlichen Hand: Die Kosten waren kleingerechnet, um die politische Zustimmung zu sichern. Kalkulation und Pläne fußten auf Idealbedingungen, die unterstellten, dass keine Probleme auftraten. Jeder Praktiker weiß, dass es am Ende anders kommt.

Blicken wir auf die Anfänge: Drei Wochen nach der gescheiterten Länderfusion von Berlin und Brandenburg Anfang Mai 1996 legten sich der Bund sowie Brandenburg und Berlin auf Schönefeld als Standort für den neuen Berliner Großflughafen fest. Er sollte privat errichtet und betrieben werden, also als Public-private-Partnership (PPP).

Privatisierung scheitert

Drei Jahre später sollte ein Konsortium um den Baukonzern Hochtief den Zuschlag als Generalunternehmer (GU) erhalten. Das focht der unterlegene Wettbewerber IVG per Nachprüfungsverfahren an, und das OLG Brandenburg kippte das Verfahren: Die damalige Berliner Finanzsenatorin war nämlich sowohl auf Auftragge-



»Schon 2006 prognostizierten wir die schlechte Qualität der Ausschreibungen.«

Ralf Leinemann

berseite tätig als auch bei der Landesbank, die das Hochtief-Konsortium mitfinanzierte. Die Ausschreibung startete also neu. Auch im zweiten Anlauf, 2002, landete die Vergabeentscheidung vor dem OLG, das schließlich ein gemeinsames Angebot der beiden Konkurrenten anregte. Das kam dann auch zustande, wurde aber um einiges teurer. Immerhin wäre ein kompletter Flughafen damals für rund 2 Mrd. Euro zu haben gewesen.

Der neue Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit, gerade frisch im Amt, war aber gegen einen privat betriebenen Flughafen und beendete die Ausschreibung des PPP-Projekts im Jahr 2003. Die fertige Planung kaufte man dem Konsortium ab und wollte nun selbst bauen – mit der FBB als staatlichem Unternehmen. Nach und nach plante man den Flughafen größer und schicker und kalkulierte dafür 2,3 Mrd. Euro ein.

Man wollte große Teil-Baulose bilden und diese an flughafenerfahrene Generalunternehmer vergeben. Den unterirdischen Flughafenbahnhof errichtete die FBB selbst und »verkaufte« ihn an die Deutsche Bahn – mit rund 200 Mio. Euro Gewinn. Wohl das einzig gute Geschäft der FBB. Danach ging es an die »luftseitigen Flächenbauwerke«, also die Start- und Landebahnen mit allen Erdbauarbeiten und weiteren Betriebsflächen.

Diesen Auftrag erhielt kein Leinemann-Mandant, aber dafür kam der

Foto: Leinemann Partner



Mit Baggern fängt es an: ausheben, verteilen, planieren – für perfekte Betriebsflächen

Nachunternehmer für den großräumigen Erdbau zur Beratung. Es ging um die »richtige« Ausführung der Erdpläne, auf denen später die Beton- und Asphaltflächen herzustellen waren. Baupraktiker regten 2008 die Zulassung von Bodenverbesserungen und Bodenverfestigungen an. Eva-Dorothee Leinemann war die verantwortliche Partnerin für die Beratung des Erdbauers. »Wir arbeiteten mithilfe des damaligen Top-Sachverständigen im Erdbau, des heute 85-jährigen Prof. Dr. Rudolf Floss, ein besseres Erdbaukonzept aus, das der Auftraggeber nach vielen mühsamen Gesprächen schriftlich billigte«, erzählt sie.

Streit um Kabelpreise

Als die Verkabelung der gesamten Außenanlagen ausgeschrieben wurde, bat eine Bietergemeinschaft die Kanzlei um Hilfe im Vergabeverfahren. Der FBB war der Angebotspreis zu hoch, also drängte sie die Bieter mehrfach zu drastischen Senkungen und forderte ein »ultimativ optimiertes« Angebot. Teil der Leistung waren 1.700 Tonnen Kupferkabel für die Elektroleitungen. Allein das Kupfer hatte damals einen Marktwert von über 10 Mio. Euro. Da gab es keine Preisspielräume. Mit dem Vorwurf des Verfahrensmissbrauchs und eines unauskömmlichen Preises

des am Ende favorisierten Bieters leiteten Leinemann Partner ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer Brandenburg ein. Der an sich schon reizvolle juristische Sachverhalt bekam zusätzliche Würze durch Details aus der Physik: Wären bei vorgegebenem maximal zulässigem Energieverlust Kabel mit geringerem Querschnitt (weniger Kupfer!) noch geeignet angesichts des damit verbundenen Spannungsfalls? Juristisch lag der Fall damals so: Es galt, dass die Prüfung der Auskömmlichkeit eines Angebots nur den Auftraggeber schützt, aber nicht von einem Bieter gefordert werden kann. Deshalb wollte die Ver- >>>

Foto: Alexander Obst/Marion Schmieding, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



Der unterirdische Flughafenbahnhof entsteht

gabekammer den Nachprüfungsantrag zurückweisen. Die Mandantin gab die Sache daher auf.

Den Auftrag zur Erstellung der Kabelnetze zur Ver- und Entsorgung mit der Verlegung Tausender Kilometer Strom-, Telekommunikations- und Datenkabel sowie der Lieferung und Montage der benötigten Anlagentechnik auf dem Außengelände erhielt ein Konsortium, das später ebenfalls Leinemann-Mandant wurde. Der Berliner Partner Jochen Lüders begleitete die gesamte Bauphase. Die verschiedenen angrenzenden und sich teilweise räumlich überlappenden Gewerke stützten sich auf unterschiedliche Höhenkarten für das Terrain und arbeiteten daher erst einmal aneinander vorbei: »Kreuzungspunkte und Schnittstellen passten nicht, es haperte an der Entwässerung, riesige Flächen standen zeitweilig unter Wasser, Kabelkanäle und Schächte liefen permanent voll und mussten immer wieder abgepumpt werden«, berichtet Lüders.

Der Auftraggeber lehnte die Übernahme der Mehrkosten mit dem Hinweis ab, die Firmen hätten sich nach dem Vertrag eben koordinieren müssen. Leinemann-Anwälte unterstützten intensive Gespräche, was mit einer Vereinbarung endete und zur Beendigung eines vor dem Landgericht Berlin geführten Prozesses über die entstandenen Mehrkosten führte. Die Leistungen des Konsortiums waren sogar zum ursprünglich geplanten Eröffnungstermin 2012 abgenommen und die Anlagen betriebsbereit übergeben. Allerdings veralteten sie und mussten bis zur tatsächlichen Eröffnung teilweise bereits wieder erneuert werden. Wegen der ständigen Probleme mit dem Wassermanagement auf der Baustelle wurde im Verlauf auch der Unternehmer, der Wasser im Auftrag der FBB abpumpte, Mandant der Kanzlei.

Während die FBB ihre Koordinationsfehler grundsätzlich erst einmal den Auftragnehmern anlastete, steuerte man bei der Betonversorgung ohne Not übers Ziel hinaus. Wer immer auf der Großbaustelle Beton benötigte, musste sich verpflichten, ihn zum Festpreis bei der »zentralen Betonversorgung« zu ordern. Anders

könnten die erforderlichen Mengen Beton nicht pünktlich geliefert werden, hieß es. Diese Monopolversorgung hatte die FBB sich eigens vom Kartellamt genehmigen lassen, obwohl das Gelände gut erreichbar war, der Beton also durchaus hätte angefahren werden können und die Gewerke ihn auch lieber in Eigenregie beschafft hätten. Die zentrale Betonversorgung und ihre als zu hoch empfundenen Preise waren zudem eine ständige Quelle für Streit zwischen den Beteiligten.

Zank um den Beton

Die Firma Becker Bau betrieb die zentrale Betonversorgung und wurde prompt Leinemann-Mandantin. Es gab Debatten mit der FBB wegen der Betonqualität und der Nachweise dafür. Start- und Landebahnen sowie Vorfelder und Taxiways sind ja ständig Wind und Wetter ausgesetzt und müssen mit aggressiven Mitteln eisfrei gehalten werden. All dies muss der Beton aushalten. Sehr gefürchtet unter Betonbauern ist die Alkali-Kieselsäure-Reaktion, landläufig auch Betonkrebs genannt. »Damals war das ein heißes Eisen«, erinnert sich Ralf Leinemann, die Chemie dahinter ist nämlich noch immer nicht bis ins Letzte geklärt. Also sollten die Betonrezepturen speziell getestet werden – nur wie? Die Betonversorgung einer Großbaustelle kann ja nicht monatelang auf



Fotos: Leinemann Partner



»Wir arbeiteten ein Erdbaukonzept aus, das der Auftraggeber nach vielen Gesprächen billigte.«

Eva-Dorothee Leinemann

Laborergebnisse warten. Unter dem Druck eines anhängig gemachten gerichtlichen Beweisverfahrens einigten die Beteiligten sich schließlich auf Empfehlung eines Beton-Sachverständigen auf Testverfahren und Rezepturen. »Mühsam, aber am Ende erfolgreich, denn bis heute hat niemand die Haltbarkeit des Betons beanstandet«, resümiert Leinemann.

Ein anderes Techniklos führte einen großen Konzernbieter in die Kanzlei. Die FBB hatte ihn wegen angeblich fehlender Zuverlässigkeit von der Ausschreibung ausgeschlossen. Im internationalen Geschäft waren Korruptionsvorwürfe aufgetaucht, die sich in einzelnen Fällen bestätigt

hatten, was den Konzern bereits zu Selbstreinigungsmaßnahmen bewegen hatte. Genau darauf verwiesen Leinemann Partner in einem Vergabenachprüfungsantrag gegen den Ausschluss, schließlich gilt ein Bieter nach erfolgreicher Selbstreinigung wieder als zuverlässig. Zeitgleich hoffte der Konzern aber, als Teil einer Bietergemeinschaft den Zuschlag zu einem anderen bedeutenden Techniklos zu bekommen, ohne dass dort die Zuverlässigkeit des Unternehmens angezweifelt wurde. Um diese Vergabe nicht zu gefährden, wurde der Nachprüfungsantrag im Parallelprojekt zurückgenommen. Die Bietergemeinschaft erhielt den Auftrag dann auch. »Manchmal müssen Anwälte juristisch interessante Verfahren aus übergeordneten strategischen Interessen des Mandanten aufgeben«, bedauert der Vergaberechtler Thomas Kirch, der Partner am Berliner Standort ist.

In einem anderen Nachprüfungsverfahren zur Bauüberwachung am Terminalgebäude musste die FBB sich indes geschlagen geben. Eine Ingenieurgemeinschaft monierte verwundert, dass die Planer des Terminalgebäudes sich auch für die Bauüberwachung ins Spiel gebracht hatten. Überwacht werden sollten ausdrücklich auch die von diesen selbst erbrachten Planungsleistungen. Das von Leinemann Partner unter Federführung von Thomas Kirch vorangetriebene Nachprüfungs- >>>

»18 Ergänzungsvereinbarungen zum ursprünglichen Vertrag – ohne ein einziges Gerichtsverfahren.«

Marc Oliver Hilgers



»Kreuzungspunkte und Schnittstellen passten nicht, es haperte an der Entwässerung.«

Jochen Lüders

verfahren musste zwar über zwei Instanzen geführt werden. Das OLG Brandenburg verhinderte aber, dass die FBB auch die Überwachung an die Generalplaner vergab.

Das Terminal

Herzstück eines jeden Flughafens ist das Fluggastterminal. Den Bau dieses extrem komplexen und großen Gebäudes wollte die FBB eigentlich immer an einen Generalunternehmer vergeben – und der Hochtief-Konzern hätte sich diesen Auftrag gern geholt. Gleich der erste Teilnahmewettbewerb scheiterte aber: Die FBB setzte die Anforderungen

so hoch, dass nur Hochtief sie erfüllte. Mit einem einzigen Bieter wollte der Bauherr aber nicht verhandeln, also wurde die Ausschreibung wieder aufgehoben und mit niedrigeren Anforderungen im Dezember 2006 erneut aufgelegt. Vier Bietergruppen qualifizierten sich, darunter Hochtief.

Für diesen Bieter begleiteten Marc Oliver Hilgers und Ralf Leinemann federführend den gesamten Angebotsprozess. Hochtief hatte dafür sogar eigens Flächen angemietet, hier tüftelten bis zu 100 Ingenieure wochenlang intensiv am Angebot. Am Ende gaben alle vier Bieterkonsortien je ein Angebot ab, keines davon lag un-

ter 1 Mrd. Euro. Und keines bekam den Zuschlag – die FBB hob die GU-Ausschreibung nämlich erneut auf.

Es könne nicht sein, dass alle Preise oberhalb des Budgets von rund 630 Mio. Euro lägen, erklärten die Vertreter der FBB. Die Bieter wollten verhandeln, es war ja ein Verhandlungsverfahren ausgeschrieben. Die FBB aber erklärte, sie wolle nun in sieben bis acht Losen getrennt ausschreiben und den Terminalbau selbst steuern. Dagegen zog Hochtief vor die Vergabekammer und mandatierte Leinemann Partner.

Dieses Verfahren erregte starkes Interesse der Medien. Ralf Leinemann erinnert sich an ein Presse-Hintergrundgespräch im Jahr 2007, in dem er Journalisten die verfehlte Budget- und Terminplanung für den BER erläuterte. Vor der Vergabekammer legten Leinemann Partner Gutachten zu Baukosten vor sowie einen Vergleich mit anderen europäischen Flughafen-terminal-Neubauten der letzten zehn Jahre. Selbst das bis dato billigste europäische Terminal in Athen wäre je Quadratmeter Bruttogeschossfläche noch knapp 30 Prozent teurer gewesen, als es der FBB für den neuen BER vorschwebte!

Auffallend war der Vergleich mit dem damals gerade fertig gewordenen Terminal 2 in München. Es entsprach dem geplanten BER-Terminal in der Größe, war in Einzelgewerken >>>



Der Terminalrohbau im Licht der Dämmerung und der Baustrahler: Leinemann Partner sind vom ersten Tag an dabei

Timeline des Flughafens BER

1999

Die Vergabe des kompletten Flughafenbaus an Hochtief als PPP-Projekt scheitert ein erstes Mal am Widerstand eines Konkurrenten und an Formfehlern der Auftraggeber.

2002

Auch der zweite Vergabeversuch landet vor dem OLG Brandenburg. Die Bieter kommen überein, gemeinsam ein weiteres Angebot vorzulegen.

2003

Das gemeinsame Angebot von Hochtief und IVG ist den Auftraggebern zu teuer. Sie treten zudem grundsätzlich davon zurück, den Flughafen im Rahmen einer Public-private-Partnership zu realisieren. Die Flughafengesellschaft soll nun in Eigenregie bauen.

2006/2007

Leinemann Partner werden zum ersten Mal im Rahmen des BER mandatiert. Es geht um die Ausschreibung für einen Generalunternehmer, der das Terminal bauen soll. Die Auftraggeber lassen die Ausschreibung zweimal platzen, zuletzt, weil ihnen auch die Preise für das Terminal zu hoch sind. Also wird entschieden, auch das Terminal in Eigenregie zu bauen.

2007

Vor Journalisten erläutern Leinemann Partner, warum sie die Budget- und Zeitplanung der Flughafengesellschaft für nicht tragfähig halten.

2008

In einer vergaberechtlich fragwürdigen Weise vergibt die Flughafengesellschaft den Planungsauftrag direkt an eine Planungsgemeinschaft, der das Architekturbüro Gerkan, Marg und Partner angehört.



Noch haben die frisch gesetzten Betonstützen nichts zu tragen außer sich selbst...

errichtet worden und hatte bis dahin bereits rund 1 Mrd. Euro gekostet. Am Ende wurden es sogar 1,2 Mrd. Euro. Berlin wollte nun in der Art bauen, aber um 40 Prozent günstiger? Wie sollte das gehen? Dennoch hielt die FBB im Nachprüfungsverfahren an ihrem Märchen fest: Sie habe eben nicht mehr Geld und werde auf jeden Fall für nur 630 Mio. Euro ein Terminal bauen. Daraufhin wies die Vergabekammer Brandenburg den Nachprüfungsantrag zurück, und Hochtief verzichtete auf weitere Bemühungen um das Projekt.

Bei der FBB müssen sie damals an einen Etappensieg geglaubt haben. In Wirklichkeit war damit aber die Hauptursache fürs spätere Scheitern gesetzt. Jetzt musste sie selbst ausschreiben, hatte jedoch nicht einmal Pläne dafür – die hätte ja der GU erstellen sollen. Also musste in einer Hauruck-Aktion ein Planer her. Dafür kam nur das ehemalige Büro des Bieters um die Privatisierung in Betracht, der immerhin nicht mehr bei null anfangen musste: die Planungsgemeinschaft BBI, der das Büro Gerkan, Marg und Partner angehörte. Sie erhielt Anfang 2008 in Direktverhandlungen mit der FBB den Auftrag.

Nichts gelingt mehr

Nach dem Aufsehen, das die Aufhebung der GU-Ausschreibung für das Terminal entfacht hatte, waren Lei-



»Manchmal müssen Anwälte Verfahren aus strategischen Interessen des Mandanten aufgeben.«

Thomas Kirch

nemann Partner endgültig die erste Adresse für Bieter aller möglichen Vergabeeinheiten des BER-Terminals und weiterer Baulose. Auch der Rohbau des Terminals landete in der baubegleitenden Beratung der Kanzlei. Früh zeigte sich das ganze Dilemma: Der Verzug nach der gescheiterten GU-Vergabe war nicht aufzuholen, und er wuchs, weil die Generalpläne von Beginn an mit den Plänen nicht nachkamen und das Terminal immer wieder umgeplant wurde: Es sollte größer werden, also wurden ein Nord- und ein Südpier angefügt, deren Bau dann Leinemann-Partner Thomas Kirch auch rechtlich begleite-

te. Überdies sollte das Terminal mehr Einkaufsfläche erhalten, Schengen- und Nicht-Schengen-Flüge sollten besser voneinander getrennt werden, für den A380 waren doppelstöckige Fluggastbrücken nachzurüsten, neue EU-Vorschriften forderten Extra-Platz für Scanner, die Flüssigkeiten anzeigen konnten – die Änderungsliste wurde lang und länger. Für den Bau bedeutete dies ein zusätzliches Zwischengeschoss und immer kompliziertere Gebäudetechnik. Zu allem Übel hatten die Architekten sich der Ästhetik wegen auf eine Entrauchung durchs Untergeschoss versteift, die zwar die als hässlich empfunden- >>>

2008/2009

Die ersten, für das Terminal wichtigen Aufträge werden vergeben. Zum Erstaunen der Bieter besteht die Flughafengesellschaft auf dem ursprünglich geplanten Eröffnungstermin im Herbst 2011, obwohl durch den Strategiewechsel bei der Vergabe bereits ein Jahr verloren worden ist.

2008-2011

Es entstehen die Landebahnen, das Vorfeld, der Tower, der unterirdische Bahnhof sowie der Rohbau des Terminals. Allerdings wird das Terminal mehrfach entscheidend umgeplant und erweitert. Das führt zu massiven Problemen mit der Gebäudetechnik und zu weiterem Bauverzug.

2011

Wenige Wochen vor dem geplanten Termin wird die Eröffnung des Flughafens um ein halbes Jahr verschoben auf Mai 2012.

2012

Auch der neue Eröffnungstermin lässt sich nicht halten. Die Bauaufsicht nimmt die Brandschutzanlage des Flughafenterminals nicht ab. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft entlässt unter anderem den technischen Leiter und den Vorsitzenden der Geschäftsführung, die Planer werden gekündigt.

ab 2013

Die Nachfolger an der Spitze der Flughafengesellschaft agieren glücklos. Es geht nicht voran.

2017

Engelbert Lütke Daldrup übernimmt die Leitung der Flughafengesellschaft. Er ordnet das Chaos und setzt einen neuen Eröffnungstermin fest – den 31. Oktober 2020.

2020

Der BER wird endlich eröffnet.

denen Schornsteine vermied, aber nicht funktioniert hätte. Das Ende vom Lied: Wasserversorgung, Kabelführung, Brandschutz, Rolltreppen, Aufzüge, Sicherheitstechnik – überall hakte es. Planung und Koordination der Gewerke waren völlig aus dem Takt geraten.

Dennoch wollten die FBB und ihr Aufsichtsrat Wowereit den öffentlich verkündeten Eröffnungstermin nicht aufgeben. Die Bieter staunten daher, als die Ausschreibungen neuer Terminallose wieder und wieder den alten Eröffnungstermin enthielten: November 2011 – unmöglich einzuhalten. Ralf Leinemann berichtet, wie

sich Mitarbeiter der Flughafengesellschaft ihm offenbarten: Eigentlich müssten sie Projektverzug melden, könnten dies aber nicht, ohne ihren Job zu riskieren. Bei der Flughafengesellschaft herrschte eine autoritäre, angstvolle Atmosphäre, schlechte Nachrichten waren tabu. Die FBB und der Berliner Senat sendeten laufend Jubelmeldungen, und die Berliner Medien übernahmen das meiste unkritisch. Wer immer von der Baustelle sich mit Warnungen an die Geschäftsführung oder den Aufsichtsrat der FBB wandte, wurde rasch aus dem Projekt entfernt. Wowereit duldete keine Kritik.

Die Eröffnung scheitert

Als die Tatsachen nicht mehr zu verbergen waren, wurde die Eröffnung mit dünner Begründung verschoben, von November 2011 auf Mai 2012. Allen war klar, dass auch der neue Termin scheitern konnte. Dennoch klammerte man sich daran, der Einfluss besonders von Wowereit als Aufsichtsrat war zu groß. Noch eine Woche vor der neuerlichen Absage wurden Ladenmieter gedrängt, ihre Einrichtung fertigzustellen und Ware in die Geschäfte zu räumen – mitten in einer Großbaustelle!

Am Ende war es »das Monster« – die nicht funktionierende

Der Rohbau steht – dann kommt die Technik. Die Stahltreppen sind bereits eingehängt



Entrauchungsanlage, die ins Desaster führte: Allen Ernstes wollte die FBB den verpfuschten Brandschutz durch 400 Mann ersetzen, die im Terminal bei Feueralarm die Türen öffnen und schließen sollten. Ein Leinemann-Mandant hatte dafür sogar ein Angebot vorgelegt. Die Bauaufsicht im Landkreis Dahme-Spree forderte für diese Lösung das Testat eines Brandschutzgutachters – dazu fand sich aber niemand. Die Bauaufsicht gab das Terminal nicht frei, die Eröffnung platzte. Sicherheitshalber hatten Leinemann Partner schon im Februar 2012 beschlossen, für Mai und Juni 2012 keine Flüge zu buchen. Dort war klar, dass der Flughafen nicht in Betrieb gehen würde.

Wowereit und sein Stellvertreter Platzek gab sich überrascht und ließen Köpfe rollen: Die Planer wurden gefeuert, ebenso der Technikchef des Flughafens und schließlich auch der Vorsitzende der Geschäftsführung. Mit den Planern war zugleich das Know-how entlassen, das zum Weitermachen nötig gewesen wäre. Nachfolger in der FBB-Geschäftsführung erwiesen sich als plan- oder glücklos. Erst Engelbert Lütke Daldrup brachte ab dem Frühjahr 2017 eine Linie in das Projekt. Der BER konnte ohne Überraschungen Ende Oktober 2020 eröffnet werden.

Ralf Leinemann wurde nach dem Eröffnungs-Aus im Sommer 2012 unverhofft zum gefragten Ansprechpartner der Medien. Erneut erläuterte er den Medienvertretern, was er bereits 2007 dargelegt hatte. Diesmal griff die Presse begierig auf, was sie damals in den Wind geschlagen hatte. Leinemanns Kolleginnen und Kollegen überreichten ihm Ende 2012 denn auch scherzhaft einen internen »Oscar« für die meisten BER-Fernsehauftritte. Die Figur hat einen Ehrenplatz in der Kanzleibibliothek.

Mieter im leeren Terminal

Trotz der abgesagten Eröffnung bestand die FBB anfänglich auf Erfüllung der Mietverträge für die Läden und Gastronomie im BER – obwohl die Flächen im Terminal gar nicht brauchbar waren, denn die Bauaufsicht hatte die Nutzung des Terminals ja untersagt.



Höchstes Gebäude am BER: Der Tower ist 72 Meter hoch

Mehrere Mieter wandten sich also an Leinemann Partner, um prüfen zu lassen, ob die FBB Schadenersatz leisten müsste.

Die FBB meinte, dass der vertraglich zugesagte Eröffnungstermin nur unverbindlich gewesen sei, und blieb stur. Also bereiteten Leinemann Partner für einen Großmieter eine Klageschrift vor, schickten sie an die FBB und drohten, damit vor Gericht

zu ziehen, wenn nicht innerhalb einer gesetzten Frist Schadenersatz gezahlt würde. Die Anwälte staunten nicht schlecht, als die Antwort zurückkam, dass der Mandant bereits auf alle Ansprüche verzichtet hätte. Ein Anruf beim Mandanten ergab, dass er von der FBB zum Ausgleich Flächen am alten Flughafen Tegel erhalten hatte. Dort waren ja alle Mieter gekündigt worden, sodass Flächen frei >>>

waren. Er hatte nur vergessen, seinen Anwälten darüber Bescheid zu geben. Übrigens wurden auf diese Weise die Ansprüche fast aller Mieter aus der gepflanzten Eröffnung befriedigt.

Alles wird teurer

Chaos hin, Chaos her, es gibt auch stille, große Erfolge: Leinemann Partner berieten ab 2009 bis zur Eröffnung 2020 den Auftragnehmer der FBB für Sanitär-, Heizungs-, Kälte-, Lüftungs- und Klimaanlage im Terminal. Er baute, baute um, riss ab und baute neu. Angetreten war man Anfang 2009 in Arbeitsgemeinschaft mit einem Haustechnik-Partner, der jedoch insolvent wurde. Das Projekt endete als Soloauftrag und mit doppeltem Auftragsvolumen. »Am Ende standen 18 Ergänzungsvereinbarungen zum ursprünglichen Vertrag – alles ohne ein einziges Gerichtsverfahren«, betont Marc Oliver Hilgers, Partner am Berliner Standort.

Ähnlich erging es Armin Preussler und Ralf Leinemann in der Betreuung weiterer technischer Gewerke im Terminal. Allerdings war die FBB auf die Technik-Unternehmen im Terminal auch angewiesen. Hätte man ihnen gekündigt, wären ihre Vorleistungen unbrauchbar geworden. Ein neuer Unternehmer hätte neue Technik einbauen müssen. Unterm Strich konnte die schwierige Phase von 2013 bis 2020 mit vielen Verhandlungen und Rechtsgut-



»Die schwierige Phase von 2013 bis 2020 konnte ohne ernststen Streit durchgestanden werden.«

Ralf Averhaus



»Offenbar akzeptiert nicht jeder, dass Vertragspartner ihre Rechtsberatung frei wählen können.«

Jarl-Hendrik Kues

achten, aber meist ohne ernststen Streit durchgestanden werden.

Im Bereich der Verlegung von Rohrleitungen musste ein vom Berliner Partner Ralf Averhaus betreuter Mandant sogar einen Prozess gegen die FBB führen. Ihm war ein hoher Betrag von der Schlussrechnung abgezogen worden, weil angeblich Mängel bei der Kennzeichnung von Kabeln und der Dokumentation vorlägen. Da die FBB darüber nicht verhandeln wollte, wurde die Differenz erfolgreich vor dem Landgericht eingeklagt. Auch die Berufung der FBB vor dem Kammergericht blieb erfolglos, die FBB hatte also auch noch Verzugszinsen für sechs Jahre zu zahlen.

Das Chaos beim Bauherrn nach 2012 zeigt sich auch in der Überwachung. Eine Arbeitsgemeinschaft (Arge) von Ingenieurbüros hatte das Kostencontrolling sowie die Prüfung und Bewertung der Abrechnung von Bauleistungen im Auftrag. Die Arge wandte sich zunächst wegen ihrer Vertragsgestaltung mit der FBB an Leinemann Partner. Fraglich war, welcher Leistungsumfang geschuldet war und wie umfassend die Rechnungen der Auftragnehmer der FBB zu prüfen waren. »Ziel unserer Mandantin war Vertragsklarheit«, erzählt Jarl-Hendrik Kues, der die Mandantin begleitete. »Es war absehbar, dass die Baukosten aus dem Ruder laufen und im Fokus der Öffentlichkeit stehen würden.« Die FBB forderte schließlich von der Arge, die Zusammenarbeit mit Leinemann Partner zu beenden. »Offenbar akzeptiert nicht jeder Auftraggeber, dass Vertragspartner ihre Rechtsberatung frei wählen können«, bedauert Kues.

Einige Gewerke berät die Kanzlei bis heute, etwa Dach, Außenanlagen, Fassade und Teile der Elektroarbeiten, auch noch nachlaufende Themen anderer Bauweise, vor allem Bauzeit-Kosten. Es liegen auch längst noch nicht alle Schlussrechnungen vor. Da ist es durchaus möglich, dass es noch Diskussionen gibt, vermutet Ralf Leinemann. Für ihn und seine Partner geht die Flughafenstory wohl noch ein Weilchen weiter.



Wirtschaftlich umstritten, aber technisch eindrucksvoll: Die zentrale Betonmischanlage war die größte in Deutschland

»Eine absurde Entfremdung von der Realität«

Interview Max Haerder, Christian Schlesiger

Herr Leinemann, der Flughafen BER sollte 2011 eröffnen, neun Jahre später ist es tatsächlich so weit. Sie haben dort die Interessen von mehreren Dutzend Baufirmen vertreten. Können Sie das Schlamassel in einem einzigen Satz zusammenfassen?

Ralf Leinemann: Wenn die Wirklichkeit sich Wünschen beugen soll, geht das schief.

Gerne der Reihe nach.

Das Chaos begann schon direkt am Anfang, bei dem in den Ausschreibungen genannten Eröffnungstermin und den Kostenschätzungen. Aus den Unterlagen wurde jedem, der sich ein bisschen mit Großbauten auskannte, deutlich, dass der Airport auf einem vollkommen falschen Budget und einer illusorischen Terminplanung basierte. Mal abgesehen von dem kuriosen Detail,

dass den Betreibern erst mit Verspätung auffiel, dass das ursprüngliche Kürzel BBI schon in Indien vergeben war. Deswegen heißt er heute BER.

Rund 630 Millionen Euro sollte das Terminal des neuen Hauptstadtflughafens anfangs, um 2006, kosten.

Ein Jahr später lagen mehrere Angebote von Baukonsortien auf dem Tisch, alle rangierten um eine Milliarde Euro. Es herrschte ohnehin eine eigenartige Atmosphäre bei den Verhandlungen mit dem Auftraggeber. Denn schnell wurde klar: Die Flughafengesellschaft wollte gar nicht wirklich über Preise verhandeln. Kurz danach wurde die Ausschreibung dann auch zurückgezogen. Statt der gebotenen Budgetüberprüfung trat der damalige Berliner Bürgermeister Klaus Wowereit lieber noch nach und unterstellte den anbietenden Firmen, sie hätten sich abgesprochen.

Die Flughafengesellschaft, im Besitz von Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg, übernahm die Vergabe des Terminalbaus in Einzelgewerken selbst. Wann wussten Sie: Das geht schief?

Als diese Generalunternehmerausschreibung für das Terminal mit offensichtlich falscher Begründung aufgehoben wurde und später die neuen Ausschreibungen herauskamen. In denen stand der Fertigstellungstermin November 2011 unverändert weiter drin. Dabei war mit dem Hin und Her bereits viel Zeit ins Land gegangen, und die Ausschreibungsplanung musste auch erst noch vergeben werden. Man hätte also mindestens ein Jahr mehr Zeit geben müssen.

Wäre eine Milliarde Euro realistisch gewesen?

Etwa zur gleichen Zeit wurde in Mün-

chen das Terminal 2 fertig – ein vergleichbares Gebäude. Das war noch nicht ganz fertig abgerechnet, lag aber schon bei über einer Milliarde Kosten. Wollte man in Berlin fünf Jahre später für 40 Prozent weniger bauen? Man hätte etwas abspecken können, schlichte Fassade, kein Naturstein, kein Nussbaumholz – aber 630 Millionen Euro waren offensichtlich ein Märchen.

Und dann?

Tja, wir haben damals eigens ein Gutachten anfertigen lassen, das die Baupreise international verglich. Das seit 1995 billigste gebaute Terminal war in Athen entstanden – und selbst dieses lag pro Quadratmeter rund 30 Prozent über dem Berliner Budget. Wer es wissen wollte, konnte es also wissen.

Der Flughafen machte dann die Bauplanung, der Bau wurde in verschiedene Lose aufgeteilt.

Und schon für den Rohbau kamen die Pläne zu spät, nie waren Unterlagen zum versprochenen Zeitpunkt fertig. Ich erinnere mich an ein Gespräch mit einem Bauleiter des Auftraggebers, der zu mir sagte: »Der Bauplan Ihres Mandanten hat sechs Monate Verzug drin, den können wir hier niemandem zeigen!« Ich fragte: »Wieso denn nicht?« Da kam dann: »Das will hier keiner hören.« Und ich: »Dann müssen wir beschleunigen, mit mehr Leuten und Schichten, wird aber teuer.« Und wieder als Antwort: »Um Gottes Willen, nein, teurer geht gar nicht.«

Wunsch gegen Wirklichkeit eben ...

So war es. Geschäftsführung und Aufsichtsrat des Flughafens wollten nie schlechte Nachrichten hören. Wer mal Klartext sprach oder warnte, der wurde entsorgt. Es herrschte ein Klima der Angst und eine absurde Entfremdung von der Realität.

Ist der BER dann nur ein bedauerlicher Einzelfall – oder doch symptomatisch für Großprojekte?

Symptomatisch ist ganz eindeutig das Unterschätzen von Projektbudgets. Das ist eine über Jahrzehnte gewachsene Praxis. Aus politischen Gründen werden Kosten kleingerechnet, damit die Zustimmung nicht gefährdet wird. Die zugrunde liegenden Gutachten, mit denen das belegt wird, unterstellen dafür einfach Laborbedingungen, die nie eintreten: Der Winter ist immer mild, im Sommer nie mehr als 29 Grad, im Boden keine Bomben und Altlasten – und Änderungen an den Plänen werden sowieso ausgeklammert. Heile Welt ohne Probleme eben.

Und jeder weiß, dass es anders kommt?

So ist es. Beim BER kamen Änderungen und Probleme im Quartalstakt. Pläne sind falsch und kommen zu spät, man will größere Shoppingflächen, dann eine schwerere Gepäckanlage, dann mehr Billigflieger und später noch eine doppelte Fluggastbrücke für den A380. Alles Änderungen in der bereits laufenden Planung – ein Kardinalfehler.



Zum Verhängnis wurde aber der Brandschutz.

Da wurde die Entrauchung nach Schönheit, aber gegen den Verstand und die Vorschriften geplant. Und der Teufel steckte auch im Detail. Jeder Raum braucht ja eine Nummer, die wiederum in den Meldezentralen hinterlegt ist. Durch das Planungschaos waren einige Räume im BER gar nicht nummeriert, oder die Nummerierungen waren durch Umbauten durcheinandergeraten. Da leuchtete auf den Kontrolldisplays irgendwas, aber niemand wusste, wo das war.

Haben Sie 2012 eigentlich eine der berühmten Einladungen zur Eröffnung bekommen?

Ne, natürlich nicht. Wir Anwälte der Baufirmen waren ja immer die Bösen.

Als dann ein paar Wochen vor der geplanten Eröffnung der Termin platze – was haben Sie gedacht?

Da hat der Flughafen aber ganz schön lange gewartet, um das bekannt zu geben.

Hat Sie jemals ein Flughafenchef beeindruckt?

Die konnte man nicht richtig ernst nehmen. Jedenfalls nicht in Bezug auf das Bauen eines Flughafens.

Bis dann ein Exstaatssekretär kommen musste.

Engelbert Lütke Daldrup war das Projekt schon vorher vertraut, und er musste kein Ego befriedigen. Außerdem kannte er die handelnden Politiker in- und auswendig. Das hat Ruhe ins Projekt gebracht.

Ist er der stille Retter?

Das sind für mich zuallererst die Firmen, die das Terminal fertig gebaut haben. Spätestens ab Ende 2011 wurde ja teils anarchisch gebaut, unter krassem Zeitdruck, manchmal mit Handskizzen. Es sollte fertig werden, irgendwie. Nur die Kenntnis der Unternehmen vom Terminal hat den Flughafen gerettet, der ja auch dummerweise noch seine Planer gekündigt hatte.



»Geschäftsführung und Aufsichtsrat des Flughafens wollten nie schlechte Nachrichten hören.«

Ralf Leinemann

Die Nachwende-Erfolgsstory der BUG Verkehrsbau SE



Die BUG Verkehrsbau SE ist heute Komplettanbieter im Bahnbau und der Bahnausrüstung

Es war Mai 1990, als Dipl.-Ing. Martin Thomas das Unternehmen BUG Bau und Unterhaltung von Gleisanlagen GmbH gründete. Als Diplom-Ingenieur für Verkehrsbau, mit der Spezialisierung Bahnbau und zehn Jahren Erfahrung bei der Deutschen Reichsbahn, startete Martin Thomas noch vor Vollendung der Deutschen Einheit das Abenteuer Unternehmertum mit anfänglich sieben Mitarbeitern. Zunächst ging es um die Instandsetzung und Erneuerung des maroden Schienen-

netzes der damaligen Deutschen Reichsbahn. Das junge Unternehmen traf auf ein dankbares Geschäftsfeld und entwickelte sich zu einer im Raum Berlin bekannten Adresse im Bahnbau. Bereits nach zehn Jahren entschied Martin Thomas, die BUG GmbH im Jahr 2000 in eine neue Rechtsform umzuwandeln. Fortan firmierte man als BUG Verkehrsbau AG.

Die Erfolgsgeschichte setzte sich fort. Auch Leinemann Partner wurden bei einigen Großprojekten um diese

Zeit herum Berater des aufstrebenden Unternehmens, das oft auch in Arbeitsgemeinschaften tätig war. Heute, weitere 20 Jahre später, ist aus der BUG-Gruppe ein mittelständischer Konzern geworden. Mit rund 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erbringt man eine Bauleistung von mehr als 100 Mio. Euro/Jahr und ist zum Komplettanbieter im Bahnbau und der Bahnausrüstung geworden, wobei ganz überwiegend – branchentypisch – Leistungen im Auftrag für die Deutsche Bahn AG erbracht werden, gelegentlich aber auch für kommunale Verkehrsunternehmen oder Privat- und Industriebahnen. Zu geschäftlichen Kernbereichen gehören der Gleisbau, der Tiefbau, der Ingenieur- und Brückenbau, die Bahnstromversorgung, die Kommunikations- und Elektrotechnik sowie die Bereiche Verkehrsleittechnik und Sicherungsleistungen.

Wie überall auf der Welt hat sich auch innerhalb der Berliner BUG-Unternehmensgruppe einiges verändert. In den letzten fünf Jahren wurden die VKLT West Verkehrsleittechnik GmbH in Schönwalde-Glien, die SDB Sicherungsdienst & Bahnservice GmbH in Berlin und die BUG Verkehrsbau GmbH in Duisburg Teil der Unternehmensgruppe. Zu einem starken Gleisbauer gehören aber auch Großmaschinen. Martin Thomas ist stolz darauf, dass sich der BUG-Maschinenpark stark erweitert hat. So verfügt die BUG-Unternehmensgruppe, neben diversen anderen Großmaschinen, jetzt auch über eine Universalstopfmaschine Unimat 09-475/4S-N Dynamic inkl. SSP 110 und über einen OBW 10.

Nach 30 Jahren Unternehmensgeschichte gab es zum 19.06.2020 nochmals einen Rechtsformwechsel, nämlich von der Aktiengesellschaft zur SE, der europäischen Aktiengesellschaft. Mit dem Abschluss der Umwandlung der BUG Verkehrsbau AG in die BUG Verkehrsbau SE geht die Konzernmutter unter dem Vorstandsvorsitz von Martin Thomas einen weiteren Schritt in eine moderne, digitale und globale Zukunft. Die Berliner Partnerin und Notarin Eva-Dorothee Leinemann beurkundete im November 2019 den Verschmelzungsplan und konnte nach Abschluss weiterer Zwischenschritte am 08.06.2020 die Handelsregisteranmeldung der BUG Verkehrsbau SE ans Registergericht übersenden. Seit dem 19.06.2020 ist die BUG Verkehrsbau SE im Handelsregister beim Amtsgericht Charlottenburg eingetragen. »Ich habe mich sehr gefreut, bei diesem interessanten Mandat der AG und künftigen SE eine notarielle Begleiterin sein zu dürfen«, sagt die Notarin Eva-Dorothee Leinemann.

Damit ist die BUG-Unternehmensgruppe gut für die Zukunftsthemen aufgestellt. Jetzt geht es bei vielen Unternehmen im Bahnbau und darüber hinaus – so auch für die BUG SE – darum, zu den Themen Nachhaltigkeit, Fachkräftemangel und Digitalisierung neue Wege zu finden und weiter am Unternehmenserfolg zu arbeiten. Leinemann Partner werden hier auch weiterhin mit ihrer Bahnbau-Kompetenz gefragt sein.



Dipl.-Ing. Martin Thomas gründete die BUG Verkehrsbau SE im Mai 1990. Aus einem Unternehmen mit anfänglich sieben Mitarbeitern schuf er einen mittelständischen Konzern mit inzwischen rund 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und einer Bauleistung von mehr als 100 Mio. Euro/Jahr.



»Ich habe mich sehr gefreut, bei diesem interessanten Mandat die notarielle Begleiterin sein zu dürfen.«

Notarin Eva Leinemann begleitete die Umwandlung von der AG zur SE

Autobahngesellschaft

Aufgewacht

Es klingt so einfach und sinnvoll: Die deutschen Autobahnen werden schon bald von einer staatlichen Gesellschaft gebaut, repariert und betrieben. Derzeit erledigen das viele Landesbehörden im Bundesauftrag, an erster Stelle die DEGES*, ein Relikt aus Zeiten der Wiedervereinigung. Die Länder werkeln oft unkoordiniert und im Landes-Kleinklein. Eine Bundesgesellschaft könnte hingegen in großem Stile ausschreiben, Baustellen klug und verkehrsfreundlich aufeinander abstimmen. Endlich wäre Schluss mit der Orientierung an 16 unterschiedlichen Landesverordnungen, Qualitätsvorschriften, regionalen Eitelkeiten. Außerdem wäre die Autobahn GmbH direkt am Geschehen beteiligt als Auftraggeber und Investor.

Es ist nämlich dringend was zu tun auf den insgesamt 31.200 Kilometern deutscher Autobahnen. Jahrzehntelang kaum richtig in Schuss gehalten, ist ein Drittel davon in schlechtem bis höchstens mittelmäßigem Zustand.

Bislang aber herrscht Investitionsstau. Zwar ist das Geld für die Reparaturen vorhanden, aber die Bundesländer waren mit wenig Enthusiasmus am Werke, oft fehlte schlicht die ausschreibungsfähige Planung.

Mangelnden Enthusiasmus kann man dem Bundesfinanzministerium nicht vorwerfen. Nach der Devise, eine Zentrale könne alles schneller, effizienter und günstiger, wurde 2018 die Autobahn GmbH gegründet mit der Maßgabe, sie solle ab 1. Januar 2021 die Sache mit den Autobahnen in Eigenregie wuppen.

Mittlerweile ist man in Berlin wieder aufgewacht und hat mit der Autobahn GmbH eine Menge Probleme am Hals. Sie wird zwar starten, darf aber kaum was anschieben. Die Landeseinrichtungen lassen sich nämlich nicht mir nichts, dir nichts in die Bundesgesellschaft integrieren. Weder das Personal noch das Vergaberecht spielen da mal eben locker mit. Vielmehr müssen die Landesbehörden ihre begonnenen Projekte zu Ende

bringen, damit sie nicht vom Bund neu ausgeschrieben werden müssen. Dafür muss natürlich Personal vorhanden sein, das dann nicht zur Bundesgesellschaft wechseln kann wie vorgesehen. Landesbehörden und die Autobahn GmbH werden also einige Jahre nebeneinanderher wirtschaften, Personal- und Kompetenzgerangel einbegriffen.



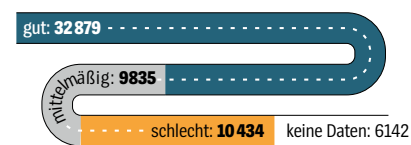
Volker Bormann, Kommunikationstrainer und Journalist, Hamburg

Auf Verschleiß gefahren

Verfallene Fahrstreifen

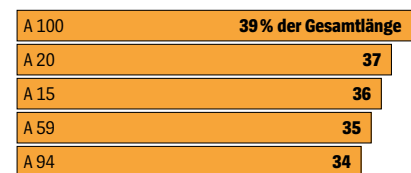
Das deutsche Autobahnnetz hat eine Länge von 13.200 km. Die meisten Autobahnen sind mehrspurig, so ergibt sich eine Gesamtlänge von rund 59.000 km Fahrstreifen.

Zustand der Fahrstreifen in Kilometern



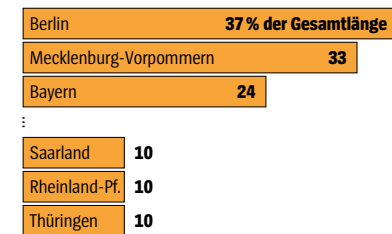
Nach Autobahn**

Anteil der Fahrstreifen in schlechtem Zustand, in Prozent



In den Bundesländern

Anteil der Fahrstreifen in schlechtem Zustand, in Prozent



** ohne kurze Zubringerstrecken; Zustandserfassung aller deutschen Autobahnen von 2017/2018, mittlerweile können einzelne Fahrstreifen in einem anderen Zustand sein; Zustand der Autobahnbrücken vom September 2020; Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen, eigene Berechnungen

Das Ergebnis: doppelte Strukturen, doppelte Kosten und mehr Durcheinander als vorher. Schon im Vorfeld der Grundgesetzänderung, die für die Gründung der Autobahn GmbH erforderlich war, hätte man für eine rechtlich ohne Weiteres mögliche Aufgliederung der Zuständigkeiten der Landesbehörden Sorge tragen

müssen. Erstaunlich ist auch, dass die Berliner Verantwortlichen in diese Falle gelaufen sind, obwohl sie rund 100 Mio. Euro für Beraterhonorare ausgegeben haben. Die entscheidenden Tipps scheinen die Berater nicht gegeben zu haben.

Die Leidtragenden sind Kraftfahrer und Baufirmen. Die Bauwirt-

schaft berichtet schon seit einigen Monaten von deutlich zurückgehender Ausschreibungsaktivität im Fernstraßenbau. Klar ist: Das Zentralisieren allein bringt keinen Mehrwert. Bessere Planung, Ausschreibung und Effizienz sind der Maßstab, an dem die Bilanz der Autobahn GmbH in fünf Jahren gemessen wird.

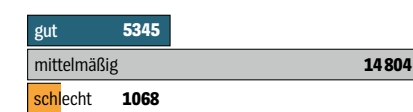
Abgenutzte Abschnitte

Die Einstufung eines Autobahnabschnitts ergibt sich aus dem durchschnittlichen Zustand aller Fahrstreifen in diesem Abschnitt.

- gut
- mittelmäßig
- schlecht
- keine Daten



Zustand der Autobahnbrücken



* Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Foto: Beatrice Hermann

2.500 Likes für die digitale Gerichtsverhandlung



Virtuelle Gerichtsverfahren eignen sich besonders, wenn dabei Fachleute unter sich sind und Fragen zu Recht oder Technik klären

Rechtlich sind Videoverhandlungen seit 2002 möglich – seit der Einführung des § 128a ZPO, der Verhandlungen im Wege der Bild- und Tonübertragung erlaubt. Doch erst seit der Corona-Pandemie nutzen immer mehr Gerichte bundesweit diese Option auch. Am Landgericht Köln hatte ich die Gelegenheit, die erste derartige Verhandlung zu leiten. Videoverhandlungen sind kein Patent-

rezept, aber es spricht mehr für sie als der Corona-Notstand. Deshalb sollten wir sie langfristig etablieren.



Verhandlungen nach § 128a ZPO unterscheiden sich im Grundsatz nicht von der sonst üblichen Verhandlung im Gerichtssaal. Das ist auch gut so. Die mündliche Verhandlung ist eine Errungenschaft gegenüber dem preu-

ßischen Aktenprozess. Hier haben die Parteien und ihre Anwälte (oft das letzte Mal in dieser Instanz) die Gelegenheit, ihren Standpunkt im Rechts- und Fachgespräch persönlich vorzutragen. Auch das Gericht soll seine Rechtsansicht darlegen und entscheidende Hinweise geben. Die Einschätzung ist vorläufig; es besteht die Chance, das Gericht umzustimmen oder zu bestärken – je nach Perspek-

tive. Die mündliche Verhandlung hilft den Parteien auch, eine »Alles oder nichts«-Entscheidung durch das anstehende Urteil zu vermeiden und im persönlichen Dialog eine womöglich gütliche Einigung zu erzielen. Außerdem gilt besonders für die Beweisaufnahme der Grundsatz der Unmittelbarkeit. Die Richter sollen ihr Urteil auf der Grundlage des unmittelbaren Eindrucks von den Zeugen und Parteien fällen. Daher ist es nur ausnahmsweise erlaubt, Zeugen schriftlich zu vernehmen.



All dies soll auch eine Videoverhandlung leisten, obwohl niemand ernsthaft meint, sie sei einer realen Verhandlung im Sitzungssaal gleichwertig. Für viele Verfahren kommt sie auch künftig nicht infrage: höchststreitige Erbschaftauseinandersetzungen in der Familie, knifflige Beweisaufnahmen, emotionale und komplizierte Sorgerechtsverfahren. Eine gute Alternative ist die Videoverhandlung hingegen bei der Vertretung durch Anwälte. Hier geht es oft um Technik oder Recht, was sich fast so gut im Rahmen einer Videokonferenz erörtern lässt wie live im Gerichtssaal. Gütliche Einigungen kommen in aller Regel zustande, weil die Parteien auf der Basis harter Fakten und der Einschätzung des Gerichts von der Sach- und Rechtslage ihre Erfolgsaussichten und Risiken abwägen. Die Videoverhandlung kann hier eine für alle Seiten zufriedenstellende Lösung sogar begünstigen: Häufig scheidet ein Vergleich im Termin, weil Entscheidungsträger nicht anwesend sind. Selbst bei bedeutsamen Streitigkeiten werden die Vorstände, Abteilungs- und Ressortleiter oder sonstige Vertreter im Unternehmen nicht bei jeder Verhandlung vor Ort sein können. Hier hilft die Möglichkeit, an der entscheidenden Erörterung per Videoschaltung teilzunehmen.



In Nordrhein-Westfalen hat der IT-Dienstleister eine intuitiv und einfach zu bedienende Plattform für Videoverhandlungen eingerichtet. Unter join.video.nrw.de können sich alle

Beteiligten mit vorab erzeugten Login-Daten einwählen. Es handelt sich um eine reine Onlinelösung, die ohne zusätzliche Software oder Download auskommt. Die eigentliche Sitzung findet über die cloudbasierte Konferenzplattform Cisco Webex statt, die minimalistisch ist und in Bezug auf die Datensicherheit zu den besten der Welt zählt. Die Datensicherheit wird unter anderem durch justizeigene Server garantiert. Bei der Hardware testen die Gerichte des Oberlandesgerichtsbezirks Köln zurzeit fünf verschiedene Lösungen – von der einfachen USB-Kamera mit Headset oder Raummikrofon bis hin zu einem High-End-Konferenzsystem mit Erweiterungsmikrofonen und schwenkbaren Kameras.



In meiner ersten Videoverhandlung ging es um einen Regulierungsstreit. Es war zu erörtern, ob eine Begutachtung noch möglich ist und bestimmte Umstände nach Aktenlage unstreitig gestellt werden können. Dies kann eine Beweisaufnahme erübrigen und den Prozess beschleunigen. Mit den professionell agierenden Prozessbeteiligten konnte dies zufriedenstellend geklärt und die Sach- und Rechtslage in angenehmer Atmosphäre umfassend erörtert werden. Obwohl es die erste Verhandlung nach § 128a ZPO beim Landgericht Köln war, gab es keine technischen Probleme.



Nach der Verhandlung hatte ich auf LinkedIn einen kurzen Beitrag gepostet, der binnen weniger Tage über 190.000 Mal angesehen wurde und 2.500 Likes erhielt. Vor allem Anwälte zeigen sich begeistert, aber auch die Richterkollegen nehmen das Videokonferenz-Angebot an. Im September haben die Wettbewerbskammer und eine Kammer für Handelssachen große Wirtschaftsverfahren per Video verhandelt. Inzwischen findet täglich mindestens eine Videokonferenz beim Landgericht Köln statt. Demnächst stehen etwa die Vernehmung von Zeugen aus Irland und eine Parteienanhörung in Spanien an. Bestünde die Kammer auf Präsenzverhandlungen,



Dr. Christian Schlicht ist Richter am Landgericht in Köln und hat dort als Erster eine Videoverhandlung nach § 128a ZPO durchgeführt. Neben seiner Richtertätigkeit ist er mit Verwaltungsaufgaben im IT-Dezernat befasst und unter anderem für die Durchführung sämtlicher Videoverhandlungen am Landgericht Köln verantwortlich. Zugleich ist er Mitglied des Roll-out-Teams zur Einführung der elektronischen Akte, die seit Anfang September 2020 auch in »seiner« Kammer geführt wird.

müssten die Beteiligten wohl in mehrtägige Quarantäne und würden sich selbst sowie andere einer Infektionsgefahr durch die Anreise aus dem Ausland aussetzen. Regelmäßig finden nun virtuelle Verhandlungen statt, weil Anwälte oder Parteien Erkältungssymptome haben und deshalb das Gerichtsgebäude nicht betreten dürfen, aber ohne Einschränkungen im Home-Office arbeiten. Diese Fälle werden sich im Herbst und Winter noch mehren. Auch die Justiz und die Anwaltschaft müssen jetzt ihren Beitrag leisten und, wo es angezeigt ist, per Video verhandeln. Darüber hinaus ist die Videoverhandlung eine echte Alternative auch in postpandemischen Zeiten!

Entsorgungswirtschaft

Ist ein gesetzlich vorgegebenes privates Schiedsgericht verfassungskonform?

Fast unbemerkt von der juristischen Öffentlichkeit ist seit Anfang 2019 das neue Verpackungsgesetz in Kraft. Es regelt auch die Vergabeverfahren der dualen Systeme für restentleerte Verpackungen, also jenes Material, das in den gelben Sack oder die gelbe Tonne gehört. Diese Vergabeverfahren finden meist zwischen privaten Unternehmen statt, denn die dualen Systeme sind keine öffentlichen Auftraggeber, und die Entsorgungsunternehmen sind ebenfalls privat. GWB, VgV sowie UVgO gelten daher nicht.

Für den Rechtsschutz von Bietern um Sammelaufträge enthält das Gesetz ein echtes Novum: Nach § 23 Abs. 8 VerpackG kann ein Bieter, der sich im Vergabeverfahren in seinen Rechten verletzt sieht, dies durch ein Schiedsgericht prüfen lassen. Es wird nach den Regeln der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e. V. (DIS) tätig. Dieses Nachprüfungsverfahren ist demjenigen nach GWB nachgebildet und in § 23 Abs. 8 und 9 VerpackG besonders geregelt. Ein von der DIS bestellter Einzelschiedsrichter hat innerhalb von acht Wochen eine Entscheidung zu treffen, gegen die dann kein Rechtsmittel mehr zulässig ist.

Ein Nachprüfungsverfahren vor einem Schiedsgericht ist etwas völlig Neues. Bereits zwei Partner von Leinemann Partner wurden in solchen Verfahren zu Einzelschiedsrichtern bestellt. In anderer Sache sind Leinemann-Anwälte auch schon als Verfahrensbevollmächtigte vor einem Schiedsgericht nach dem VerpackG tätig gewesen. Dieses Verfahren ist eine rechtstechnisch interessante Alternative zum Nachprüfungsverfahren nach §§ 155ff. GWB vor den Vergabekammern und den OLG-Vergabesenaten. Die Schiedsrichter werden anhand ihrer Fachkompetenz durch die DIS ausgewählt, und das Verfahren ist sehr schnell binnen acht Wochen abzuschließen. Dies gelingt auch oft. Zwar sind noch nicht allzu viele derartige Verfahren geführt worden, aber eine Frage ist bereits grundsätzlich zu klären: Verträgt es sich eigentlich mit der Rechtsschutzgarantie des Grundgesetzes, wenn von Gesetzes wegen eben nicht staatliche Gerichte den Rechtsschutz sichern, sondern ein privatrechtlich konstituiertes Schiedsgericht?



Wenn **duales System und Entsorgungsunternehmen** über Aufträge verhandeln, ist die öffentliche Hand außen vor. Private Schiedsgerichte sind in der Wirtschaft üblich, aber darf das Gesetz sie vorschreiben?

Allzu viele Gedanken zu dieser Frage hat sich der Gesetzgeber in der Gesetzesbegründung (Bundestags-Drucksache 18/11274) nicht gemacht. Im Vordergrund stand offenbar die Effizienz eines Überprüfungsverfahrens, an dem überdies keine staatliche Stelle und damit kein öffentlicher Auftraggeber als Partei beteiligt ist. Hier geht es also nicht um Rechtsschutz gegen staatliches Handeln. Geschaffen wurde eine besondere Möglichkeit, in einem laufenden Vertragsabschlussverfahren privater Parteien den Zuschlag an den vermeintlich »falschen« Bieter noch korrigieren zu können.

Nach § 23 Abs. 6 VerpackG ist eine Bieterbenachrichtigung wie nach § 134 GWB vorgesehen. Zudem darf der Zuschlag erst 15 Kalendertage nach Absendung der Bieterinformation geschlossen werden. Innerhalb dieses Zeitraums kann der unterlegene Bieter das Schiedsgericht anrufen, wobei bereits die Übermittlung des Nachprüfungsantrags in Textform an den Ausschreibenden genügt, um für die Dauer des Schiedsverfahrens den Zuschlag auszusetzen.

Gegen den 2019 ergangenen ersten Schiedsspruch nach VerpackG ist bereits ein Aufhebungsantrag gemäß § 1059 ZPO beim zuständigen OLG Frankfurt am Main gestellt worden. Dem Vernehmen nach wird auch ein weiterer Schiedsspruch dort zur Überprüfung gestellt werden. Das OLG Frankfurt kann selbst den Schiedsspruch nicht deshalb aufheben, weil § 23 Abs. 8 VerpackG möglicherweise verfassungswidrig sein könnte – allein darum geht es aber. Falls das OLG die Verfassungswidrigkeit annehmen möchte, wird es die Sache dem Bundesverfassungsgericht vorlegen müssen, das allein die Nichtigkeit eines Gesetzes feststellen kann. Vielleicht wird dann Ende 2021 geklärt sein, ob der Gesetzgeber für solche Verfahren die Vergabestreitigkeiten auch einem Schiedsgericht anstelle der ordentlichen Gerichtsbarkeit zuweisen kann.

Wäre § 23 Abs. 8 VerpackG unwirksam, könnten Bieter um solche Aufträge nur noch Rechtsschutz beim zuständigen Landgericht per einstweiliger Verfügung suchen. Damit stünde zwar in der Theorie ein mindestens zweiinstanzliches Rechtsschutzverfahren zur Verfügung. Das entspräche dann dem (gesetzlich nicht geregelten) Rechtsschutz bei Vergabeverfahren im Unterschwellenbereich für Auftragsvergaben nach UVgO oder VOB/A, 1. Abschnitt. Wer aber als Bieter diese Rechtsschutzmöglichkeiten einmal ergreifen musste, weiß, dass die Erfolgsquote hier schon deshalb außerordentlich gering ist, weil die Landgerichte mit der Materie nicht vertraut

sind. Oft gelingt es nicht, eine einstweilige Verfügung binnen zwei oder drei Tagen erlassen zu bekommen und sie dann auch noch rechtzeitig zuzustellen, und der jederzeit mögliche Zuschlag droht das Verfahren zu erledigen. Man darf gespannt sein, wie sich der Streit um die Zuweisung an ein Schiedsgericht nach § 23 VerpackG am Ende vor dem Bundesverfassungsgericht auflösen wird.



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



Der Bau des 250 Mio. Euro teuren Grand Towers dauerte nur dreieinhalb Jahre

Grand Tower FFM

Alles »just in time« in Deutschlands höchstem Wohnhaus

Es ist vollbracht: Deutschlands höchstes Wohnhaus konnte im Sommer 2020 fertiggestellt und die 413 Eigentumswohnungen nahezu pünktlich an ihre neuen Bewohner übergeben werden. Der Grand Tower in Frankfurt bereichert mit seinen 180 Metern Höhe und der markanten Fassade mit abgerundeten Loggielementen neuerdings die Skyline der Stadt am Main. Den neuen Bewohnern dieses ausschließlich Wohnzwecken dienenden Hochhauses bieten sich spektakuläre Ausblicke auf die Frankfurter Skyline und großzügige Domizile mitten im Herzen der Stadt.

Der gerade einmal dreieinhalbjährige Bau des rund 250 Mio. Euro teuren Grand Towers stellte alle Baubeteiligten vor spannende Herausforderungen, darunter die Leinemann-Mandantin ProSite GmbH aus Dorsten (NRW). ProSite zeichnete für die gesamte Baulogistik des Vorhabens verantwortlich. Ihre Aufgabe war es u. a., dafür Sorge zu tragen, dass sämtliche für den Bau des Hochhauses benötigten Materialien pünktlich zur Baustelle angeliefert werden können und jeweils über Bauaufzüge »just in time« an denjenigen Ort der Großbaustelle transportiert werden, an dem sie zum Einbau benötigt werden. Andererseits oblag es ProSite, ein geordnetes Entsorgungskonzept für die beim Bau und Ausbau des Hochhauses in erheblichem Umfang anfallenden Abfälle zu entwickeln und umzusetzen – und all das auf engstem Raum.

Gerade die Andienung der Großbaustelle stellte für ProSite dabei die größte Herkulesaufgabe dar: Die Baustelle ist nicht nur mitten im engen Frankfurter Europaviertel gelegen. In unmittelbarer Nachbarschaft gingen vielmehr

Foto: gsp Städtebau



Der Grand Tower bereichert mit seinen 180 Metern Höhe und der markanten Fassade die Skyline von Frankfurt am Main



zeitgleich noch zwei weitere Hochhausbauvorhaben sowie der Neubau der U-Bahnlinie U5 vonstatten. »Dass wir den Anlieferverkehr trotz des permanenten Termindrucks der Just-in-time-Logistik so reibungslos eintakten und ohne größere Beeinträchtigungen für den Stadtverkehr abwickeln konnten, war wahrscheinlich unser wichtigster Beitrag zu diesem Bauvorhaben«, blickt Thomas Kohlen, Bereichsleiter Logistik bei der ProSite GmbH, nicht ohne Stolz zurück. Aber auch sonst verlangten die beengten Ver-



Henrik M. Nonhoff,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht,
Düsseldorf



Norbert Knöbel,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht,
Düsseldorf

hältnisse und die Vielzahl an gleichzeitig agierenden, unterschiedlichen Gewerken den Baulogistikern einen punktgenauen Überblick über die Bauabläufe und Baustoffströme sowie zudem einiges an Kreativität ab. »Der Clou war sicher die zweistöckige Baustelleneinrichtung. In 4,5 Meter Höhe wurde auf Stahlträgern eine zweite Baustelleneinrichtungsfläche hergestellt, die tagsüber vom Rohbauunternehmen und nachts vom Fassadenbauer genutzt wurde. Die untere Fläche blieb uns vorbehalten, damit wir im Zwei- bis Dreischichtbetrieb die komplette Baustellenver- und -entsorgung bewerkstelligen konnten«, berichtet Thomas Kohlen.

Der ProSite GmbH kam bei der erfolgreichen Abwicklung dieses Bauvorhabens ihre langjährige Erfahrung als eines der in Deutschland führenden Baulogistikunternehmen zugute. Langjährig sind inzwischen auch die Beziehungen von ProSite zu Leinemann Partner. Das Düsseldorfer Team um den Partner Henrik M. Nonhoff unterstützt ProSite seit Jahren laufend in zahlreichen Projekten, so auch beim Grand Tower. Dem Logistikauftrag gingen, unter Federführung von Rechtsanwalt Nonhoff, ungewöhnlich langwierige Vertragsverhandlungen mit dem Bauherrn und hierbei vor allem ein zähes Ringen um die Erfolgsrisiken der pauschal und funktional zu beauftragenden Logistikleistungen voraus. »Auch wenn dies anfangs angesichts der Härte der Verhandlungen kaum möglich erschien, legten die kleinteilig ausgehandelten und klar definierten Vertragsregeln letztlich den Grundstein für eine partnerschaftliche und nahezu konfliktfreie Projektabwicklung mit dem Bauherrn, wofür wir dem Team von Leinemann Partner herzlich danken«, resümiert Thomas Kohlen.

Fotos: Leinemann Partner, gsp Städtebau

Große Seeschleuse Wilhelmshaven

Leinemann Partner beraten bei der Sanierung

Leinemann Partner Hamburg beraten baubegleitend die Dach-Arge Schiffsschleusentor Wilhelmshaven, bestehend aus der Hermann GmbH Maschinenbautechnologie und der Muehlhan Deutschland GmbH, bei der Sanierung eines Tores der Großen Seeschleuse Wilhelmshaven. Die Große Seeschleuse Wilhelmshaven ist die größte Seeschleuse Deutschlands und war nach ihrer Errichtung zwischen 1936 und 1945 bzw. 1957 und 1964 die ehemals zweitgrößte Schleuse der Welt.

Die Doppelschleuse verbindet die Innenjade über den Neuen Vorhafen mit den inneren Hafengebieten in Wilhelmshaven und dem Ems-Jade-Kanal. Die Tore der Seeschleuse sollen nicht – wie ursprünglich geplant – repariert und instandgesetzt werden, sondern werden jetzt vollständig erneuert. Dies hat den Vorteil, dass die Tore einige Jahre früher fertig werden und wertvolle Zeit gespart wird.

Die vom Wasserstraßen-Neubauamt Hannover in Auftrag gegebenen Leistungen der Dach-Arge Schiffsschleusentor Wilhelmshaven umfassen die komplette Einrüstung und Erneuerung des Korrosionsschutzes sowie des vollständigen »Innenlebens« eines Tores mit den Maßen 60 x 20 x 10 Meter und sind hochkomplex. Dabei wird das Schleusentor erhöht und somit an die neuen Maßgaben des Hochwasserschut-



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



Rasmus Gersch,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Hamburg

zes angepasst. Außerdem werden verschiedene neue Stahlkonstruktionen, wie z. B. Laufstege, Bühnen, Schütze, Oberwagen, Pumpen- und Antriebsräume montiert sowie eine komplette neue Anlagentechnik, bestehend aus der Flut- und Lenzanlage, dem Hydrauliksystem als auch der kompletten E- + MSR-Technik, ausgeführt. Die Dach-Arge Schiffsschleusentor Wilhelmshaven und insbesondere die Hermann GmbH Maschinenbautechnologie aus der Oberpfalz verfügt dabei über langjährige Erfahrungen, die sie beispielsweise bei der Sanierung der Kaiserschleuse Bremerhaven und dem Neubau des Sturmflutsperrwerks Greifswald sammeln konnte. Die im Vorfeld erforderlichen Entscheidungsschichten der kontaminierten Altbeschichtung des Schleusentores sowie die noch herzustellende Neubeschichtung des ertüchtigten Schleusentores erfolgt/e durch die Muehlhan Deutschland GmbH, die derartig anspruchsvolle Aufgaben weltweit erfolgreich umsetzt.

Dennoch ergeben sich bei derartig komplexen Leistungen und dem Bauen im Bestand immer wieder Rechtsfragen bei der Auslegung des Leistungssolls, zusätzlichen und geänderten Leistungen, einem immer wieder anzupassenden Bauablauf aufgrund von Verzögerungen, witterungsbedingter Einflüsse, Mehrleistungen und nicht zuletzt durch Komplikationen aufgrund der Corona-Pandemie. Hierbei unterstützt das Team von Leinemann Partner Hamburg unter der Federführung von Thomas Hildebrandt und Rasmus Gersch.

Ein parallel zur Ausführung der Leistungen eingeleitetes Verfahren nach § 18 Abs. 2 VOB/B vor der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Hannover hilft bei der Aufarbeitung und Streitlösung der vielfältigen Nachtragsbeauftragungen, was auch der sachlich-kompetenten Leitung des Verfahrens durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Hannover) geschuldet ist.



Die Große Seeschleuse Wilhelmshaven ist die größte Seeschleuse Deutschlands

LungenClinic Grosshansdorf

Traditionsklinik bekommt Hightech-Neubau



Das derzeitige **Bettenhaus** der Lungenklinik ist zwar mehrfach modernisiert worden, bald aber wird es durch einen Neubau ersetzt

Die Lungenklinik in Großhansdorf bei Hamburg unter der Ärztlichen Leitung von Professor Klaus F. Rabe und der Kaufmännischen Geschäftsführung Susanne Quante ist fachlich eines der deutschen Spitzenkrankenhäuser, wenn es um Lungenheilkunde geht. Das Traditionshaus ist in Trägerschaft der Deutschen Rentenversicherung Nord und hat eine 120-jährige Geschichte. In dieser Zeit ist das Gebäude immer wieder modernisiert worden. Im November 2020 ist nun die Generalplanung vergeben worden für ein neues Bettenhaus, einen Versorgungsbau und eine Magistrale, die die beiden verbindet; alles unter der rechtlichen Begleitung und Beratung von Leinemann Partner.

»Den Zuschlag bekam ein lokaler Bieter, nämlich Henke + Partner«, verrät Bastian Haverland, der das Vergabemandat federführend betreut. »Wie es aussieht, wird es kein Nachprüfungsverfahren geben«, fügt er hinzu. Wenn das so bleibt, kann er mit der anschließenden baubegleitenden Beratung für den Klinikneubau weitermachen. Henke + Partner ist ein Hamburger Architekturbüro, das viel Erfahrung in Krankenhausbauten mitbringt.

Die LungenClinic Grosshansdorf wurde vor ziemlich genau 120 Jahren, Mitte Dezember 1900, als Lungenheilanstalt eröffnet, initiiert seinerzeit von der Hanseatischen Versicherungsanstalt. Sie war eine Vorgängerin der Landesversicherungsanstalt Hansestädte, die inzwischen Teil der Deutschen Rentenversicherung Nord geworden ist. Die Deutsche Rentenversicherung Nord ist denn auch einzige Gesellschafterin der LungenClinic Grosshansdorf GmbH – der Bauherrin.



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

Die früheren Lungenheilanstalten waren vor allem Sanatorien für die vielen Tuberkulosepatienten des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Damals waren in erster Linie Schonung und Erholung die Therapiemittel der Wahl. Mit der Tuberkulose wird die moderne Lungenheilkunde heute meist gut fertig, aber sie benötigt Hightech-Operationssäle, Intensivbetten mit Beatmungskapazität,

Hochleistungs-Diagnosegeräte und Palliativmedizin, um es mit den heutigen Geißeln unserer Atemwege aufzunehmen: Lungen- und Bronchialkrebs, Covid-19, Chronisch-obstruktive Lungenerkrankung (COPD), Asthma und viele mehr. Rund 1.000 Lungenoperationen werden in Großhansdorf Jahr für Jahr bewältigt und etwa 4.000 Chemotherapien durchgeführt. Seit knapp 15 Jahren ist die Klinik akademisches Lehrkrankenhaus der Universität zu Lübeck.

Der Neubau soll 195 Betten haben, modernen Umweltstandards genügen und aus allen Zimmern den Blick ins malerische Grün rund um die Hamburger Walddörfer bieten. Als Gesamtkosten sind gut 80 Mio. Euro veranschlagt, von denen etwa 69 Mio. Euro als Landeszuschuss fließen sollen. Für den Neubau müssen alte Klinikteile abgerissen werden.

Wettstreit um die schönste urbane Wildnis



Kaum ein anderes Projekt bewegt die Frankfurter derzeit mehr als der geplante Neubau des größten Erlebnisbads der Stadt. Das alte Rebstockbad, das im Jahr 1982 erstmals seine Pforten öffnete, galt als spektakulär und verzeichnet bis heute mit rd. 600.000 Besuchern im Jahr ein hohes Besucherinteresse. Nichtsdestotrotz sind die Tage des alten Bades mit der zeltartigen Dachkonstruk-

tion gezählt: Bauliche und technische Probleme nehmen zu, sodass die Stadt Frankfurt die Errichtung eines Ersatzneubaus an gleicher Stelle beschloss.

Aufgrund der außergewöhnlichen Architektur des Bestandsbads sowie der teils hochemotionalen Verbindung der Frankfurter zu »ihrem« Rebstockbad konnten die Herausforderungen an den kürzlich abgeschlossenen Planungs-

Foto: Geising+Böker

wettbewerb, der von den Rechtsanwälten Jarl-Hendrik Kues und Jonas Deppenkemper aus dem Frankfurter Standort begleitet wurde, kaum höher sein:

Das Bad muss architektonische Maßstäbe setzen, jedoch gleichzeitig eine klare Fokussierung auf einen wirtschaftlichen Betrieb aufweisen und durch eine klare, erlebbare Thematisierung der verschiedenen Nutzungsbereiche das Potenzial zum Publikumsmagneten erkennen lassen. Dass hierbei auch die Nachhaltigkeit nicht zu kurz kommen sollte, versteht sich von selbst. Gesucht wurde also ein Entwurf, der beweisen sollte, dass auch die öffentliche Hand ein Bad bauen und betreiben kann, das Maßstäbe setzt.



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



Jonas Deppenkemper,
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht, Frankfurt

Diesen ambitionierten Zielen folgend, wurde ein hochkarätiges Preisgericht aus Bäderexperten, Architekten und Vertretern aus Politik und Gesellschaft einberufen, das über die Entwürfe der internationalen Entwurfsverfasser diskutierte und schließlich zwei Preisträger ermittelte.

Der Siegerentwurf des Büros Geising + Böker Architekten GmbH besticht durch eine gelungene Synthese zwischen Landschaft und Stadtstruktur sowie die Einbindung in die Topographie durch eine segmentierte Strukturierung der Gebäudeteile, die das Preisgericht überzeugte.

Durch die geplante Dach- und Fassadenbegrünung soll ganz bewusst der Eindruck einer »urbanen Wildnis« entstehen, die einen Bogen zwischen der urbanen Lage in Frankfurt und der Erlebniswelt Schwimmbad sowie dem dahinter gelegenen Außenbereich schlagen soll. Im Inneren erwartet die Besucher eine an die vier Elemente angelehnte, erlebbare Thematisierung, die die Funktionsbereiche Erlebnis, Action, Sport und Wellness sowohl optisch als auch in Bezug auf die beim Besucher erzeugte Stimmung voneinander abgrenzt.

Die endgültige Entscheidung, wie das Bad aussehen wird, soll Anfang des Jahres 2021 fallen. Derzeit läuft das Verhandlungsverfahren mit allen Preisträgern.

Der Ersatzneubau des Rebstockbads ist eines der bundesweit größten Schwimmbadprojekte und soll einen hohen, zweistelligen Millionenbetrag kosten.

Die Fassaden des neuen Rebstockbads in Frankfurt sollen teilweise begrünt werden



Fotos: Leinemann Partner, Geising+Böker

Vergabe von Postdienstleistungen

Anspruchsvolle Post



Die Vergabe von Postsendungen ist eine komplizierte Angelegenheit – nichts für ein paar rasche Kreidestriche

Die Beförderung von Postsendungen großer Versender wird schon seit Jahren ausgeschrieben. Auch bei der Stadt Essen endete der Vertrag mit dem bisherigen Dienstleister, und es erfolgte eine Neuausschreibung der Stadtverwaltung. Hierzu wurden die Leistungen europaweit in Form von Rahmenverträgen gemäß Vergabeverordnung (VgV) ausgeschrieben. Dabei teilte man sie in zwei Lose auf.

Nachdem die Stadt Essen einen Bieter für den Zuschlag vorgesehen hatte, reichten zwei Postdienstleistungsunternehmen Nachprüfungsanträge bei der Vergabekammer (VK) Rheinland ein. Sie beanstandeten, dass die ausgeschriebenen Postdienstleistungen und die tatsächlich zu erbringenden Leistungen nicht deckungsgleich seien, da sich zwischenzeitlich Änderungen bei den Leistungen und beim Entgelt der Deutschen Post AG ergeben hätten. Diese würden sich auf die Angebote sämtlicher Bieter auswirken, weil auch private Postdienstleistungsunternehmen zumindest ergänzend die Dienste der Deutschen Post AG in Anspruch nehmen müssten. Zudem sei das Angebot des erfolgreichen Bieters nicht zuschlagsfähig, weil es unzulässig niedrig und regulierungsrechtlich problematisch sei.

Leinemann Partner vertraten die Stadt Essen in beiden Verfahren vor der VK Rheinland und auch in der an-

schließenden Beschwerdeinstanz beim Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf. Das OLG entschied zugunsten der Leinemann-Mandantin. Oliver Homann und Kristin Beckmann aus dem Kölner Büro, die schon seit Jahren auch für andere öffentliche Auftraggeber umfangreiche Vergabeverfahren zur Beschaffung von Postdienstleistungen betreuen, freuten sich, vor dem OLG auf ganzer Linie für die Stadt Essen recht zu bekommen. VK und OLG bestätigten die von Beginn an vertretene Ansicht, dass die Nachprüfungsanträge schon nicht zulässig waren. Praxisrelevant war auch ein in solchen Verfahren häufig auftretender Aspekt: Die Vertragslaufzeit des alten Dienstleisters endete, aber auch während des neunmonatigen Rechtsstreits war der Postversand sicherzustellen. Hier musste mit einer sog. Interimsvergabe an den bisherigen Dienstleister gearbeitet werden, die von den enttäuschten Bietern sowohl vor der VK als auch vor dem OLG ebenfalls angegriffen wurde. Auch diese Verfahren konnte das Leinemann-Team für die Stadt Essen zu einem guten Ende führen.

Dieser recht aufwendige Fall zeigt erneut die Komplexität der Vergabe von Postdienstleistungen. Wegen der besonderen Wettbewerbsstruktur innerhalb des Postmarktes,



Kristin Beckmann,
Rechtsanwältin, Köln



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

der post- und regulierungsrechtlichen Vorgaben sowie der marktbeherrschenden Stellung der Deutschen Post AG als Universaldienstleister gibt es viele vergaberechtlich relevante, postspezifische Problemfelder. Insbesondere die Wertung der Angebote, die neben dem Preis immer auch differenzierte Qualitätskriterien berücksichtigen sollte, ist durch die Nachprüfungsinstanzen noch nicht abschließend geklärt. Öffentliche Auftraggeber sollten hier besondere Sorgfalt walten lassen. Ein »Abfrühstück« vergaberechtlicher Standardprobleme ist hier nicht ausreichend. Es kommt immer darauf an, wie die postspezifischen Fragestellungen des jeweiligen Auftraggebers in den Vergabeunterlagen dargestellt und die Angebote dazu bewertet werden.

Fotos: Tadamichi/AdobeStock, Leinemann Partner

Vergabeverfahren

Ein Vergleich wie ein Siegentgangener Gewinn wird ersetzt

Presträchtige Bauvergaben in Berlin bergen offenkundig Zündstoff. Dies gilt auch für das Vergabeverfahren über Putz- und Stuckarbeiten am Berliner Stadtschloss, welches das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) als Vergabestelle im Auftrag der Stiftung Humboldt Forum durchgeführt hat. Geklagt hatte die von Leinemann Partner vertretene Universal-Putz-GmbH, eine Spezialistin für historische Putz- und Stuckarbeiten aus dem sächsischen Mittelstand, nachdem sie zu Unrecht keinen Zuschlag erhalten hatte. Das Kammergericht zeigte bei der Frage nach Schadensersatzforderungen Verständnis für beide Seiten und regte mit einer engagierten sowie auf Ausgleich bemühten Verhandlungsführung einen Vergleich an. Das Ergebnis ist ein prima Erfolg für die Klägerin.

Das BBR hatte das Vergabeverfahren 2017 aufgehoben, obwohl das Angebot der Universal-Putz vorne lag und ihr somit zwingend der Auftrag zu erteilen gewesen wäre. Dies haben sowohl das Landgericht Berlin mit Urteil vom 05.03.2019 (26 O 231/17) in erster Instanz als auch das Kammergericht als Berufungsinstanz zutreffend erkannt. Dem

ging voraus, dass das BBR der Klägerin nach Angebotsabgabe mitgeteilt hat, dass ihr Angebot nicht berücksichtigt werden solle und die Zuschlagserteilung auf das Angebot eines Konkurrenzunternehmens vorgesehen sei. Zur Begründung führte das BBR aus, der andere Bieter habe ein preislich günstigeres Angebot abgegeben. Nach einer erfolgreichen Rüge zur Preisaufklärung wegen der Unauskömmlichkeit des Angebots teilte das BBR mit, dass sich die Notwendigkeit einer Korrektur der Vergabeunterlagen vor der Zuschlagserteilung ergeben habe und aus diesem Grund eine Zurücksetzung des Vergabeverfahrens in den Stand vor Versendung der Vergabeunterlagen notwendig sei. In der zweiten Angebotsrunde wurde der Zuschlag dem Konkurrenz-



Thomas Kirch,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Berlin



Simon Gesing,
Rechtsanwalt, Berlin



Das Eosander-Portal am Berliner Stadtschloss ist soeben fertig geworden. Um Putz und Stuck innen wurde noch gestritten

unternehmen erteilt, welches erneut das günstigste Angebot abgegeben hatte, wie es hieß.

Im Rahmen eines Schadensersatzprozesses konnten das Landgericht Berlin und später auch das Kammergericht überzeugen werden, dass das Konkurrenzunternehmen hätte ausgeschlossen werden müssen. Das BBR wäre bei ordnungsgemäßer Verfahrensführung gezwungen gewesen, der Klägerin in der ersten Angebotsrunde den Zuschlag zu erteilen. Die Universal-Putz ist daher so zu stellen, als hätte sie den Auftrag erhalten, weshalb ihr als Schadensersatz die Kalkulationsansätze für Wagnis und Gewinn sowie auch für die allgemeinen Geschäftskosten zu erstatten sind, was einen sechsstelligen Zahlbetrag ausmacht. Das Landgericht hatte der Klägerin erstinstanzlich zunächst den Schadensersatzanspruch vollumfänglich zugesprochen. Doch das Kammergericht blieb in dem vom BBR eingelegten Berufungsverfahren mit Blick auf die Schadenshöhe skeptisch. Die Rechtsfragen, denen sich der Senat zu stellen hatte, waren zahlreich und komplex. Entgegen den Ausführungen des Landgerichts zögerte das Kammergericht, der Klägerin den Schadensersatzanspruch in voller Höhe zuzusprechen, sodass sich beide Seiten auf Vorschlag des Gerichts einvernehmlich auf einen Vergleich geeinigt haben.

Fotos: Leinemann Partner, Ernst/Wikipedia



An der Berliner East Side Gallery wohnt es sich bald auf Augenhöhe mit den Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt

Urbanes Wohnen mit Weitblick an der Spree

Upside Berlin setzt mit der Errichtung von zwei Wohnhochhäusern im Zentrum der Hauptstadt ein überragendes Statement – mit den Wahrzeichen der Stadt auf Augenhöhe und einem atemberaubenden Panorama, das seinesgleichen sucht. Mit dabei: Leinemann Partner.

An der East-Side-Galerie in Berlin – dem Knotenpunkt der Bezirke Kreuzberg, Friedrichshain und Mitte – entsteht das neue Upside Berlin: Unmittelbar an der Spree errichtet die Max und Moritz Friedrichshain Quartier GmbH zwei Apartment-Tower namens Max und Moritz mit 23 und 26 Etagen mit einer Höhe von 86 und 96 Metern und

einer Bruttogrundfläche von 75.989 Quadratmetern. Die Architektur stammt von Nöfer Architekten, die sich in ihrer Formensprache klar auf die Tradition der Berliner Frühmoderne bezieht. So werden urbane Fassaden mit modernem Formgefühl verbunden.

Mit den beiden Wohntürmen wird der städtebauliche Masterplan aus dem Jahr 2002 umgesetzt. Derzeit vor allem geprägt durch die East Side Gallery, die markante Mercedes-Benz Arena, den Zalando Campus und die neue East Side Shopping Mall, ergänzt Upside Berlin die Umgebung mit 360 Wohnungen, Büros, Läden sowie Restaurants und

Foto: Nöfer Architekten



Upside Berlin: grüne Terrasse mit Blick auf das Herz der Metropole

Cafés. Spannend auch: Die im Zweiten Weltkrieg gesprengte Brommybrücke, die über die Spree führte und die Bezirke Friedrichshain und Kreuzberg verband, soll durch die Stadt als Fußgänger- und Radbrücke wiederaufgebaut werden. Die neue Brommybrücke würde, falls realisiert, Upside unmittelbar mit dem Bezirk Kreuzberg verbinden. Hinter dem

Projekt Upside Berlin und der Max und Moritz Friedrichshain Quartier GmbH steht die Mikare-Gruppe mit Niederlassungen in London und Istanbul, die von Herrn Tayfun D. gegründet wurde. Development Manager und Bauherrenvertreter der Max und Moritz Friedrichshain Quartier GmbH ist die Investment- und Projektentwicklungsgesellschaft Trockland Management GmbH.

Die rechtliche Unterstützung zu dem Projekt kommt von Leinemann Partner: Michael Göger, Partner im Berliner Büro, berät mit Unterstützung von Shushanik Röcker und Lamia Özal die Max und Moritz Friedrichshain Quartier GmbH baubegleitend in allen Fragen der Entwicklung des Projektes, so unter anderem bei der Gestaltung und Verhandlung der Planer- und Bauverträge sowie von Nachbarschaftsvereinbarungen. Der rechtliche Themenbereich deckt weite Teile des privaten Baurechts ab sowie zahlreiche Fragen des öffentlichen Rechts und Immobilienrechts. Ferner beraten wir beim Verkauf der Wohn- und Gewerbeeinheiten. Wir freuen uns, ein so spannendes Projekt unterstützen zu können.



Michael Göger,
Rechtsanwalt, Berlin



Shushanik Röcker,
Rechtsanwältin, Berlin

Fotos: Leinemann Partner, Nöfer Architekten



Online-Seminarreihe

Leinemann Partner bieten ihren Mandanten ab sofort eine Online-Seminarreihe zu aktuellen bau-, vergabe- und immobilienrechtlichen Themen an. Die Veranstaltungen sind kostenlos und werden von erfahrenen Anwältinnen und Anwälten der Kanzlei durchgeführt. Die Seminare finden jeweils von 15:30 Uhr bis 17:00 Uhr statt.

Mehr erfahren Sie auf: www.leinemann-partner.de

Top-Kanzlei im Bau- und Vergaberecht

JUVE Im renommierten JUVE-Handbuch »Wirtschaftskanzleien 2020/2021« sind Leinemann Partner erneut unter den Top-Kanzleien im Bau- und Vergaberecht gelistet.

Im Baurecht schreibt JUVE:

»Die Kanzlei hat im Baurecht eines der größten Teams und ist entsprechend ihrer breiten Aufstellung in zahlreichen prominenten Projekten vertreten.«

Auch im Vergaberecht zieht die JUVE-Redaktion ein positives Fazit:

»Die Vergabepaxis ist besonders renommiert für Bauvergaben und ist oft an großen Infrastrukturprojekten beteiligt.«

Im Baurecht werden Ralf Leinemann, Thomas Hildebrandt (»fachlich gut u. pragmatisch«, Wettbewerber), Oliver Schoofs und Stephan Kaminsky »oft empfohlen«. Ralf Leinemann und Thomas Hildebrandt werden außerdem als »führender Berater« im Baurecht aufgeführt. Im Vergaberecht werden Eva-Dorothee Leinemann und Ralf Leinemann »oft empfohlen«. Grundlage der Entscheidungen der JUVE-Redaktion waren umfangreiche Recherchen für das jährlich erscheinende Handbuch. Außerdem hat das Handelsblatt Leinemann Partner Rechtsanwälte 2020 als die Kanzlei des Jahres im Baurecht ausgezeichnet, die von Wettbewerbern besonders empfohlen wird.

Neue Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte



Sebastian Anders,
Hamburg



Clarissa Sophie Busato,
Köln



Kai Gotthelf,
Hamburg



Sabrina Hißting,
Frankfurt



Vera Martens,
Hamburg



Patricia Sadowsky,
Köln



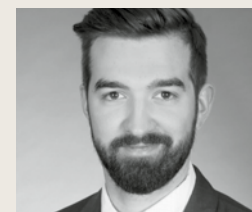
Lisa Schaub,
Berlin



Michaela Schirmer,
Hamburg



Christoph Schlegel,
Hamburg



Nicolas Störmann,
Berlin



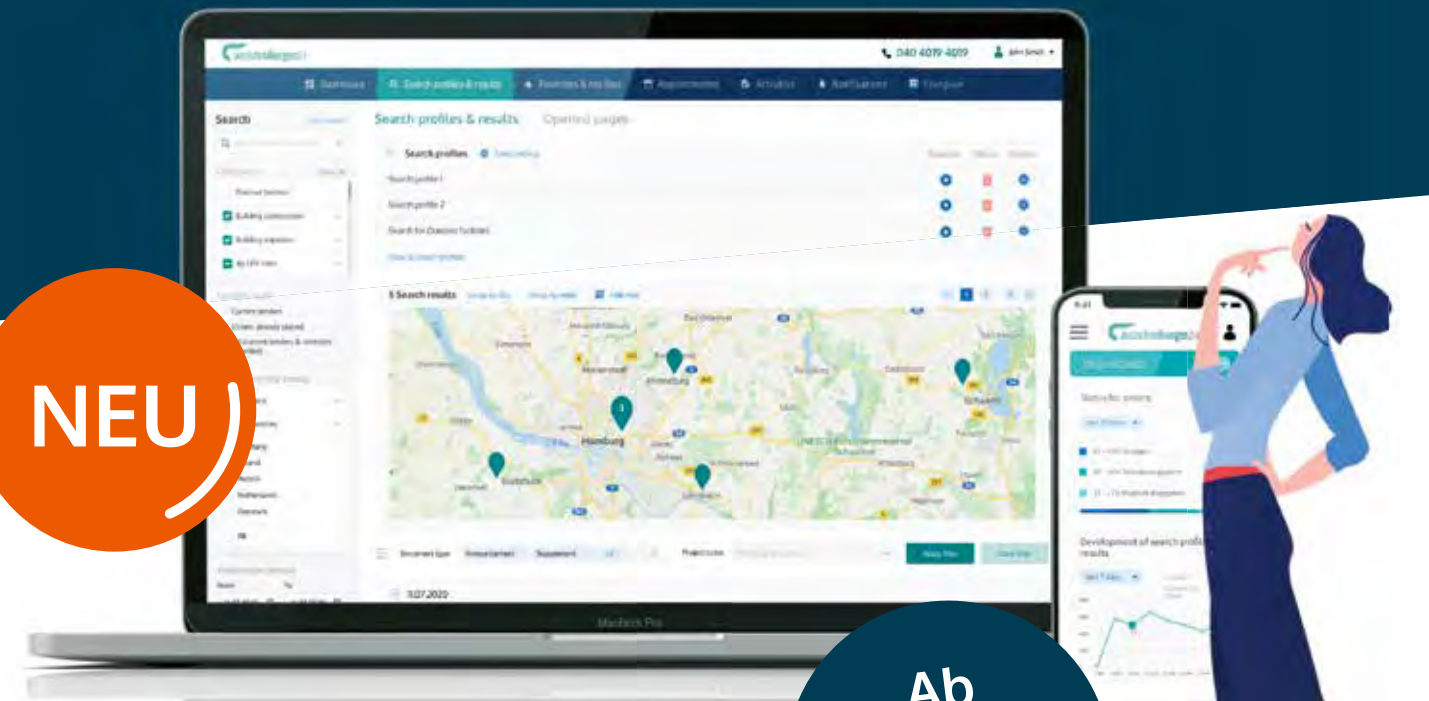
Julia Thamm,
Düsseldorf

Fotos: Frank Harms/AdobeStock, Leinemann Partner, privat

1 Klick bis zur nächsten Ausschreibung

Mit der neuen, innovativen a24salescloud ist Ihr nächster Auftrag immer nur 1 Klick entfernt.

NEU



Ab
Januar
2021

Entdecken Sie jetzt selbst, wie einfach und schnell Sie die nächste passende Ausschreibung finden und damit aktiv Ihren Geschäftserfolg gestalten.

a24salescloud.de

Mehr Informationen finden Sie unter www.a24salescloud.de

Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst



Olga Pedan: Managing Emotions

Förderung für den Neuen Essener Kunstverein

Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst fördert die Ausstellung »Managing Emotions« der schwedischen Künstlerin Olga Pedan im Neuen Essener Kunstverein. Im Zentrum der Ausstellung steht ihre Beschäftigung mit dem Kommunikationssystem PECS (Picture Exchange Communication System). Dabei handelt es sich um ein vom Delaware Autistic Program entwickeltes System, mit dem bei schwieriger oder nicht vorhandener Kommunikation mittels Bildkarten Austausch zwischen getrennten Kommunikationssphären geschaffen werden kann. Vor diesem Hintergrund befragt Pedan die Malerei als Kommunikationsform und thematisiert die sinnliche persönliche Verengung des Ausdrucks in austauschstiftenden Abstraktionsprozessen. Olga Pedan (*1988 in Charkiw) lebt und arbeitet in London.

Ausstellung Houdek/Huemer auf Anfang 2021 verschoben

Mit Vladimir Houdek und Markus Huemer sollten zwei wichtige Künstler aus der Sammlung der Leinemann-Stiftung eine große Thementausstellung im Tschechischen Zentrum Berlin erhalten. Aber wegen Corona musste zunächst die März-, dann die November-Eröffnung verschoben werden. Sie wird nun so bald wie möglich im ersten Quartal 2021 stattfinden. Die Ausstellung hat ein besonderes Thema: Beide Künstler haben jeweils 15 Werke geschaffen, die sich mit dem ikonischen Gebäude der tschechischen Botschaft in Berlin, Wilhelmstraße/Ecke Mohrenstraße befassen. Tipp für Insider: Die Arbeiten sind schon aufgehängt und sind durch die großen Fenster teilweise von außen sichtbar.



Markus Huemer: Dieses Gemälde ist seiner farbigen Ausgewogenheit gewidmet

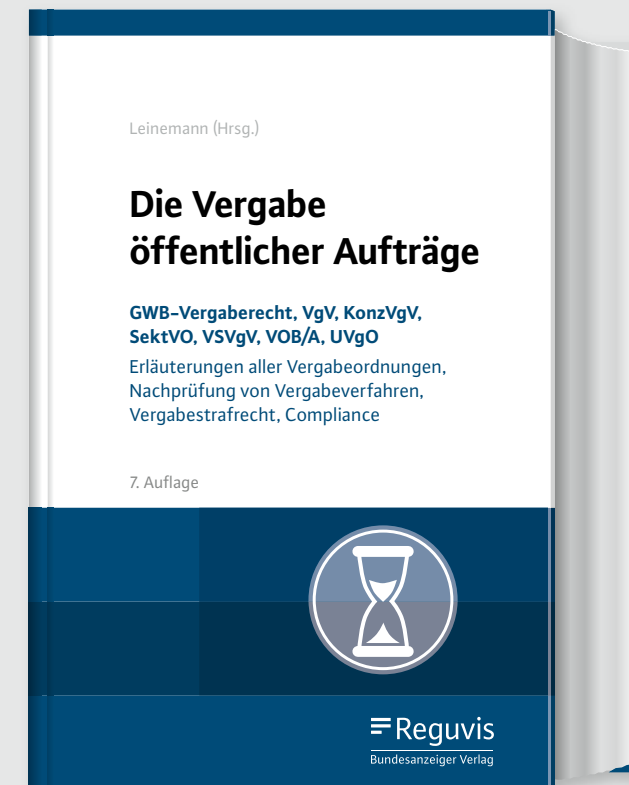
Dissertation

Die Leinemann-Stiftung für Bildung und Kunst fördert das Erscheinen der Dissertation von Herrn Rechtsanwalt Artur Barczewski in den Schriften zum Baurecht des Nomos-Verlags mit einem Druckkostenzuschuss. Mit dem Titel der an der Europa-Universität Viadrina, Frankfurt/Oder, vorgelegten wissenschaftlichen Arbeit »Bauunternehmer sind selber schuld ... - rechtliche Grundlagen des

Ausschlusses von Nachträgen in Pauschalpreisverträgen nach polnischem Recht« brauchte Herr Barczewski keine große Überredungskunst anzuwenden, um den Vorstand der Stiftung für eine Förderung zu gewinnen. Die Arbeit beschreibt den Istzustand in Polen, weist auf die dogmatischen Schwächen der derzeitigen Lösung und die sich daraus ergebenden Probleme in der Praxis hin und schlägt einen neuen Weg für die Lösung des bauvertraglichen ‚Dilemmas‘ vor. Eine zukunftsweisende Arbeit!

Foto: Leinemann Partner, Neuer Essener Kunstverein

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, 2020, ca. 880 Seiten,
17,0 x 24,0 cm, Buch (Hardcover),
Subskriptionspreis 119,00 € bis 31.12.2020, danach 134,00 €
ISBN 978-3-8462-0947-9

Erscheinungstermin: **Dezember 2020**

| 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 2019 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. Hinzu kommt die neue Konzessionsvergabeverordnung.

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 2019 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

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 | 3.582 €

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