



Lenz und Johlen

Lenz und Johlen · Postfach 510940 · 50945 Köln

IHK Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39
47798 Krefeld

Lenz und Johlen
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Köln | Berlin

Dr. Alexander Beutling
Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Anwalt Mediator DAA

Executive Summary

Assistenz: Shyrin Hajymohamad
Aktenzeichen: 02716/24 15/sh
Köln, 01.08.2025

Gustav-Heinemann-Ufer 88
50968 Köln

Tel. +49 (0) 221 973 002-74
Fax. +49 (0) 221 973 002-22
a.beutling@lenz-johlen.de

www.lenz-johlen.de

Sparkasse KölnBonn
IBAN: DE57 3705 0198 0014 0020 18
BIC: COLSDE33XXX

Commerzbank AG
IBAN: DE56 3704 0044 0151 5600 00
BIC: COBADEFFXXX

Sitz Köln, AG Essen PR 1775
USt-IdNr. DE122725191

Gegründet von RA Wolfgang Lenz und
RA Prof. Dr. Heribert Johlen

Rechtsgutachten

zur Beschleunigung von Planungsverfahren
für den Ersatzneubau von Brücken am Beispiel der
Josef-Kardinal-Frings-Brücke, Neuss/Düsseldorf



Dr. Alexander Beutling
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Elmar Loer
Fachanwalt für Vergaberecht



Executive Summary

I. Planfeststellungsverfahren bei Ersatzneubauten von Brücken in NRW

Das Planfeststellungsverfahren ist ein komplexes Verfahren. Es sind der Vorhabenträger, die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde, die Öffentlichkeit und die Gemeinden beteiligt. Daneben werden diejenigen Stellen einbezogen, deren Aufgabenbereiche fachlich berührt sind. Das Verfahren ist dementsprechend umfangreich und zeitintensiv. Die Prüfung aller Belange und Betroffenheiten – dies können mehrere Tausend sein – und deren Abwägung nimmt viel Zeit in Anspruch. Daneben sind die aufgeworfenen rechtlichen Probleme sehr komplex. Der Abstimmungsbedarf mit den unterschiedlichen Fachstellen ist hoch.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat bewiesen, dass es in der Lage ist, Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau von Rheinbrücken innerhalb eines Jahres durchzuführen und abzuschließen.

Die Verfahrensdauer für das Planfeststellungsverfahren bei der A1 Rheinbrücke Leverkusen und der A40 Rheinbrücke Neuenkamp lag durchschnittlich bei 12,5 Monaten.

Bei der A45 Talbrücke Rahmede und dem A46 Überflieger Cronenberg lag die Dauer der Antragsprüfung bei etwa zwei Monaten, da das Fernstraßen-Bundesamt auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und Plangenehmigungsverfahrens verzichtet hatte.

II. Sonstige erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Zulassungen

Die Planfeststellung hat unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit und Verfahrenskonzentration daher auch Vorteile:

- Die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen wird umfassend festgestellt.

- Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen nicht erforderlich.
- Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Für den Ersatzneubau einer Rheinbrücke sind ansonsten zahlreiche öffentlich-rechtliche Genehmigungen und Erlaubnisse erforderlich, insbesondere im wasser-, naturschutz- und deichrechtlichen Bereich, wie z.B. Einleitungserlaubnisse für das Niederschlagswasser, Genehmigungen für Anlagen am oder im Gewässer, deichrechtliche Genehmigungen für Hochwasserschutzanlagen, Ausnahmegenehmigungen wegen dem Überschwemmungsgebiet des Rheins, Befreiungen wegen Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten, Ausnahmegenehmigungen wegen Artenschutz, wasser- und schifffahrtsrechtliche Zustimmungen sowie ggf. denkmalrechtliche Erlaubnisse zur Beseitigung eines Denkmals.

Ein weitere Vorteile der Planfeststellung bestehen darin, dass Mängel bei der Abwägung nur erheblich sind, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können. Ein ergänzendes Verfahren kann auch noch parallel zu einem Klageverfahren durchgeführt werden.

III. Hemmnisse in behördlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren

Um die Verfahrensdauer von Planfeststellungsverfahren zu optimieren, ist behördlicherseits sicherzustellen, dass es keine relevanten organisatorischen, personellen und technischen Hemmnisse im Verfahren gibt. Hierzu werden insbesondere folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Das Land Nordrhein-Westfalen, die Bezirksregierungen, die Kreise, die Kommunen und die weiter beteiligten öffentlichen Stellen sollten dem Projekt jeweils mit ihrer Behördenleitung eine hohe Priorität beimessen.

2. Die Dauer des Gesamtverfahrens sowie der wesentlichen Verfahrensschritte sollten in einem klaren Zeitplan vorgeben werden (Beschleunigungsgebot).
3. Die jeweiligen Ansprechpartner sollten festgelegt werden. Auch für den Urlaubs- oder Krankheitsfall sollte bei allen beteiligten öffentlichen Stellen eine durchgehende Vertretung gewährleistet sein, die in der Lage ist, Stellung zu nehmen und Entscheidungen zu treffen. Ansonsten kann es insbesondere bei aufeinander folgenden Urlauben oder Krankheiten kumulativ zu unverhältnismäßigen Verzögerungen im Verfahrensprozess kommen.
4. Alle beteiligten öffentlichen Stellen sollten technisch in der Lage sein, dass im Home-Office in gleicher Weise gearbeitet werden kann wie im Büro. Insbesondere sollte der Zugriff auf alle relevanten Unterlagen sowie die Teilnahme an Telefon- oder Videokonferenzen gewährleistet sein.
5. Für die Betreuung des sehr komplexen Verfahrensprozesses mit vielen Beteiligten und vielen Betroffenheiten sollte in eigenständiger Funktion ein **Lotse** bestellt werden, der sich **ausschließlich** um das Verfahren, die Termine, die Protokolle, die Fristen und die Erledigungen der beschlossenen Punkte kümmert, und der nicht zugleich mit inhaltlichen, fachlichen oder rechtlichen Zuständigkeiten betraut ist.
6. Alle Beteiligten sollten ihrer Tätigkeit das Verständnis einer zielgerichteten, konstruktiven und lösungsorientierten Arbeitsweise zugrunde legen. Hierzu gehört insbesondere auch, dass im Falle von begründeten Bedenken auch aufgezeigt wird, unter welchen Voraussetzungen eine positive Beurteilung möglich ist.
7. Zur Klärung strittiger Punkte, insbesondere strittiger rechtlicher Fragen, sollte ein behördeninterner Prozess implementiert werden, der beschleunigt und zielgerichtet zu Entscheidungen führt.
8. Änderungen im laufenden Verfahren führen ebenfalls zu Verzögerungen. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Änderung nicht nur im Deckblattverfahren möglich ist, sondern erneute Beteiligungen erforderlich werden. Der Vorhabenträger sollte möglichst frühzeitig Kontakt zu den betroffenen

Kommunen und Kreisen aufnehmen, damit kommunale Wünsche idealerweise bereits in die technische Planung im Vorfeld der Planfeststellung einfließen können. Bei Bedarf sollte ein regelmäßiger Arbeitskreis eingerichtet werden.

IV. Gesetzliche Reformen und Beschleunigungspotentiale im Verkehrsbereich

Der Bundesgesetzgeber hat insbesondere seit dem Jahr 2018 Gesetze zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich auf den Weg gebracht. Besonders hervorzuheben sind das „Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ vom 29. November 2018, das „Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ vom 3. März 2020 sowie das „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187“ vom 22. Dezember 2023.

Die gesetzlichen Änderungen betreffen insbesondere das Erfordernis bzw. den Verzicht auf eine Planfeststellung und eine Umweltverträglichkeitsprüfung bis hin zur Digitalisierung des Anhörungsverfahrens, der digitalen Veröffentlichung der Planunterlagen und die Beauftragung eines Externen Projektmanagers.

Die gesetzlichen Änderungen erscheinen geeignet, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, und sind daher zu begrüßen.

Bezüglich des Ersatzneubaus der Josef-Kardinal-Frings Brücke ist eine Prüfung zu empfehlen, ob und in welcher Weise von diesen Beschleunigungsregelungen Gebrauch gemacht werden kann.

Die Zielsetzungen in den Koalitionsverträgen in Bund und Land zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sind ebenfalls zu begrüßen. Es fehlt jedoch zurzeit an konkreten Gesetzesvorhaben zur Umsetzung dieser Zielsetzungen.



V. Rechtsschutz und Rechtsmittelverfahren

Eine erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG besteht derzeit für insgesamt 88 Bauvorhaben, wobei es sich bei 34 Vorhaben ausdrücklich um einen Brückenbau oder eine Brückensanierung handelt. Für die übrigen Ersatzneubauten von Brücken, wie der Josef-Kardinal-Frings-Brücke, besteht eine erstinstanzliche Zuständigkeit des OVG Münster.

Die Klageverfahren wegen der A1-Rheinbrücke vor dem BVerwG dauerten rund 10 Monate. Die im Gutachten untersuchten Klageverfahren vor dem OVG Münster und dem OVG Lüneburg hatten hingegen eine Verfahrensdauer von 22 Monaten bzw. 30 Monaten.

Angesichts der in den nächsten Jahren anstehenden Ersatzneubauten von Brücken sowie von Straßenbauvorhaben insgesamt ist mit einem erheblichen weiteren Anstieg auch der gerichtlichen Verfahren zu rechnen, für die das OVG Münster erstinstanzlich zuständig ist.

Es wird angeregt, im Bereich der Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen und Landesstraßen einen Fachsenat Straßeninfrastruktur einzurichten, dessen Geschäftsbereich im Wesentlichen auf diese Verfahren beschränkt bleibt. Speziell für die Windenergie hat das OVG Münster bereits den 22. Senat eingerichtet. Die Einrichtung eines spezialisierten Fachsenats Straßeninfrastruktur kann dazu beitragen, wünschenswerte Verfahrensdauern von rund einem Jahr für diese besonders schwierigen und für den Wirtschaftsstandort Deutschland sehr bedeutsamen Verfahren zu erreichen.

VI. Vergaberechtliche Gesichtspunkte und Beschleunigungspotentiale

Zwar unterfällt die Errichtung und der Erhalt von Brücken dem Begriff der „kritischen Infrastruktur“, einen normierten Ausnahmetatbestand oder ein hierfür vorgesehenes vereinfachtes Vergaberechtsregime kennt das hier regelmäßig einschlägige europäische Vergaberecht hingegen nicht. Die Vergabe solcher Projekte, also auch des Ersatzneubaus der Kardinal-Frings-Brücke, richtet sich daher nach den allgemeinen vergaberechtlichen Regeln und den dort normierten Beschleunigungsmöglichkeiten.

Aus Sicht des öffentlichen Auftraggebers ist regelmäßig die Durchführung einer Gesamtvergabe aufgrund der damit verbundenen Vorteile und des reduzierten Koordinierungsaufwandes, der Vermeidung von Schnittstellen- und Gewährleistungsproblematiken sowie der Vereinfachung des Verfahrens erstrebenswert. Da im deutschen Vergaberecht aber gemäß § 97 Abs. 4 GWB der Grundsatz der Losvergabe gilt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nur von einer losweisen Vergabe der jeweiligen Fachlose abgesehen werden, wenn technische oder wirtschaftliche Gründe dies erfordern. Eine abstrakte, rechtssichere Lösung, wann solche Gründe vorliegen, ist leider nicht im Vorfeld möglich, sondern muss immer für den jeweiligen Einzelfall geprüft werden. In diesem Zusammenhang sind folgende Punkte zu beachten:

1. Besondere Vorsicht ist bei der Verwendung von Fördermitteln (Baukostenzuschuss, o.ä.) angebracht. Da in den entsprechenden Fördermittelbescheiden oftmals auch die Anwendung des Vergaberechts vorgegeben wird, wird im Rahmen der Mittelverwendungsprüfung immer auch die rechtmäßige Anwendung des Vergaberechts geprüft. Kommt die prüfende Stelle zu dem Ergebnis, dass in unrechtmäßiger Weise von dem Grundsatz der losweisen Vergabe abgewichen wurde, droht der Rückruf von Fördermitteln.
2. Aus Sicht des Auftraggebers sollte für die Rechtfertigung der Gesamtvergabe daher mit sachverständigem Rat erstellt werden, um sich nicht den Vorwurf der falschen Sachverhaltsermittlung auszusetzen.
3. Maßgeblich ist weiter, dass die Abwägung mit dem Grundsatz der losweisen Vergabe, sprich dem Für und Wider der verschiedenen Positionen, ausführlich dokumentiert wird. Eine solche Dokumentation ist elementar für die Nachvollziehbarkeit der Entscheidung des öffentlichen Auftraggebers für eine Gesamtvergabe. Das ist insbesondere für die überprüfenden Instanzen wichtig (Vergabekammer/OLG Senat/Fördermittelgeber). In der entsprechenden Abwägung darf dem regulär mit der losweisen Vergabe entstehenden Mehraufwand mit Blick auf die Koordination, die Schnittstellen und Gewährleistung nur ein untergeordnetes Gewicht beigemessen werden, da diese Erschwernisse durch den Gesetzgeber und die Rechtsprechung ausdrücklich vorgesehen und in Kauf genommen werden. Weiter muss klar aus der Rechtfertigung hervorgehen, warum die Ausführung mittels Nachunternehmern im Rahmen der Gesamtvergabe nicht von den gleichen

Problemen betroffen ist, wie die Ausführung durch ein Unternehmen im Rahmen der Fachlosausführung.

4. Im Rahmen der wirtschaftlichen Gründe sollten nur Mehrkosten berücksichtigt werden, die dem öffentlichen Auftraggeber entstehen. Weiter sollte neben den reinen Mehrkosten dargestellt werden, ob über das normale Maß Schnittstellen- und Gewährleistungsprobleme eine Gesamtvergabe erfordern.
5. Bedacht werden sollte in diesem Zusammenhang weiter, dass selbst bei Vorliegen einer belastbaren Begründung die Gesamtvergabe durch „streitlustige Fachlose“ angegriffen werden und zu einer nicht unerheblichen Verzögerung des Projekts führen kann. Ggf. könnte daher die beste Lösung das Herauslösen der „streitlustigen Fachlose“ aus der Gesamtvergabe sein.

Trotz der dargestellten Restrisiken ist die Gesamtvergabe für große Infrastrukturprojekte – wie der Kardinal-Frings-Brücke – im Sinne des praktischen und wirtschaftlichen Projekterfolgs fast alternativlos. Solange also, die von uns vorgeschlagenen gesetzlichen Vereinfachungen im Rahmen der Gesamtvergabe nicht umgesetzt worden sind, sollte das Augenmerk der öffentlichen Auftraggeber auf einer sehr umfassenden Begründung sowie Dokumentation der Gesamtvergabe liegen.

Neben der Gesamtvergabe bietet auch die Ausschreibung mittels funktionaler Leistungsbeschreibung eine Möglichkeit zur Beschleunigung bzw. Vereinfachung des Projektverlaufs. Eine solche funktionale Leistungsbeschreibung setzt voraus, dass für den Beschaffungsgegenstand nur eine „Beschaffung aus einer Hand“ möglich ist. Daraus ergibt sich bereits, dass hier regelmäßig nur Gesamtvergaben möglich sein werden. Allerdings ist die Ausschreibung mittels funktionaler Leistungsbeschreibung im deutschen Vergaberecht abermals als Ausnahme ausgestaltet und damit rechtfertigungsbedürftig. Umstritten ist in diesem Zusammenhang weiter, ob der öffentliche Auftraggeber nur die funktionale Leistungsbeschreibung rechtfertigen muss und sich daraus bereits das Zurücktreten des Grundsatzes der losweisen Vergabe ergibt oder ob nicht eine „doppelte Begründung“ notwendig ist. In Ermangelung aktueller abschließender Rechtsprechung dürfte der rechtssicherste Weg eine doppelte Begründung sein, wobei es für die Ausschreibung mittels funktionaler Leistungsbeschreibung und der Gesamtvergabe Überschneidungen bei den Argumenten geben dürfte.

Die Dringlichkeitsvergabe dürfte regelmäßig aufgrund der mangelnden „äußersten Dringlichkeit“ bzw. des vorliegenden Verschuldens des Auftraggebers nicht einschlägig sein. Selbst wenn sie einschlägig wäre, dürfte sich nur ein geringer zeitlicher Nutzen ergeben. Die Verkürzung der jeweiligen Fristen hingegen ist aufgrund der hoch komplexen Materie nicht zielführend.

Abschließend dürfte es mit Blick auf die in Betracht kommenden Normanpassungen am zielführendsten sein, auf normierte Ausnahmen vom Losgrundsatz hinzuarbeiten – ohne den wichtigen Mittelstandsschutz auszuhöhlen. Es sollten daher ausdrücklich normierte Ausnahmen für Infrastrukturprojekte von besonderem öffentlichem Interesse in § 97 Abs. 4 GWB vorgesehen werden, die keinerlei Abwägung des öffentlichen Auftraggebers erfordern und eine rechtssichere, einfache sowie schnelle Handhabung in der Praxis ermöglichen. Der Mittelstandsschutz sollte dann über die Verpflichtung zum Nachunternehmereinsatz sowie durch die bereits bestehende Möglichkeit der Bildung von Bietergemeinschaften gewahrt werden (mehrere mittelständische Unternehmen beteiligen sich als Bietergemeinschaft an der Ausschreibung der Gesamtvergabe). § 97 Abs. 4 GWB sollte demnach wie folgt gefasst werden:

- § 97 Abs. 4 S. 4 GWB n.F:
„Mittelständische Interessen sind bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen. Leistungen sind in der Menge aufgeteilt (Teillose) und getrennt nach Art oder Fachgebiet (Fachlose) zu vergeben. Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen zusammen vergeben werden, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern. Der öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber kann ohne Begründungsaufwand bei Infrastrukturprojekten von besonderem öffentlichem Interesse von dem Grundsatz der losweisen Vergabe abweichen. Einer Herleitung von wirtschaftlichen oder technischen Gründen bedarf es für diese Infrastrukturprojekte nicht. Für die Ausnahme im Sinne des § 97 Abs. 4 S. 4 GWB muss der geschätzte Auftrags- oder Vertragswert des Infrastrukturprojekts ohne Umsatzsteuer die Schwellenwerte nach § 106 Abs. 2 GWB mindestens um das Dreifache übersteigen. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Infrastrukturprojekte von besonderem öffentlichem Interesse zu bestimmen, für welche die Ausnahmen vom Losgrundsatz im Sinne des § 97 Abs. 4 S. 4 GWB Anwendung finden. Die Ausnahmen sind zu befristen und auf Projekte

zu beschränken, die aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die öffentliche Sicherheit, Daseinsvorsorge oder erheblichen volkswirtschaftlichen Relevanz einer Standardvergabe nicht zugänglich sind. Die weiteren Einzelheiten der Aufnahme, Änderung und Streichung der geführten Infrastrukturprojekte sowie etwaige Berichtspflichten soll das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie vorab festlegen. Soweit die Regelungen nach Art. 80 Abs. 2 GG die Zustimmung des Bundesrats erfordern, ist die Zustimmung entsprechend einzuholen. Die Interessen des Mittelstandes sind durch die Verpflichtung zur Vergabe von Unteraufträgen im Rahmen der Gesamtvergabe zu berücksichtigen. Wird ein Unternehmen, das nicht öffentlicher Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber ist, mit der Wahrnehmung oder Durchführung einer öffentlichen Aufgabe betraut, verpflichtet der öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber das Unternehmen, sofern es Unteraufträge vergibt, nach den Sätzen 1 bis 3 zu verfahren.“

Im Vergleich zu dem aktuellen Referentenentwurf der Bundesregierung hat der hier aufgeführte Ansatz den Vorteil, dass er die Einführung von unbestimmten Rechtsbegriffen vermeidet. Daneben ist die Bestimmung der Ausnahmen durch eine Rechtsverordnung eine größtmögliche Flexibilisierung möglich, die es der jeweiligen Regierung erlaubt, die notwendige Akzentuierung für notwendige Projekte vorzunehmen.



Dr. Alexander Beutling
Rechtsanwalt



Dr. Elmar Loer
Rechtsanwalt

Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Köln | Berlin

Dr. Rainer Voß

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
AnwaltMediator DAA/FU Hagen

Dr. Michael Oerder

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Thomas Lüttgau

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Thomas Elsner

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht

Rainer Schmitz

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Alexander Beutling

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
AnwaltMediator DAA

Dr. Markus Johlen

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Inga Schwertner

Rechtsanwältin, Partnerin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Dr. Philipp Libert

Rechtsanwalt, Partner
Maîtrise en droit

Dr. Christian Giesecke, LL.M. (McGill)

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Felix Pauli

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Tanja Parthe

Rechtsanwältin, Partnerin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Martin Hahn

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Vergaberecht

Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M. Eur.

Rechtsanwältin, Partnerin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Nick Kockler

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Béla Gehrken

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt (FH)

Dr. Gerrit Krupp

Rechtsanwalt, Counsel

Markus Nettekoven

Rechtsanwalt, Counsel

Nima Rast

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Elmar Loer, EMBA

Rechtsanwalt, Partner
Fachanwalt für Vergaberecht

Dr. Jan Sommer

Rechtsanwalt, Counsel
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Mahdad Mir Djawadi

Rechtsanwalt, Partner
Maîtrise en droit
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Thorsten Scheuren, LL.M.

Rechtsanwalt, Partner

Mats Hagemann

Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Benedikt Plesker

Rechtsanwalt

Dr. Sebastian Wies, LL.B.

Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Falk Romberg

Rechtsanwalt

Maya Soethout

Rechtsanwältin

Steffen Ralle

Rechtsanwalt
Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht

Anja Löwenberg

Rechtsanwältin

Christina Hamacher, B.A.

Rechtsanwältin

Aline Sent

Rechtsanwältin
Dipl.-Verwaltungswirtin (FH)

Sebastian Pesch

Rechtsanwalt

Janos Knittler

Rechtsanwalt

Dr. Thomas Schäffer

Rechtsanwalt

Anna Timm

Rechtsanwältin

Ferdinand Roeben

Rechtsanwalt

Jascha Pelka

Rechtsanwalt

Kristina Varghese

Rechtsanwältin

Mathias Schlott

Rechtsanwalt

Eva Maria Neumann

Rechtsanwältin

Maximilian Olker

Rechtsanwalt