

# 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



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 leitete 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- >>>



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 Strategie- wechsel 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 Brandschutz- anlage 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 Platzeck gaben 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.«

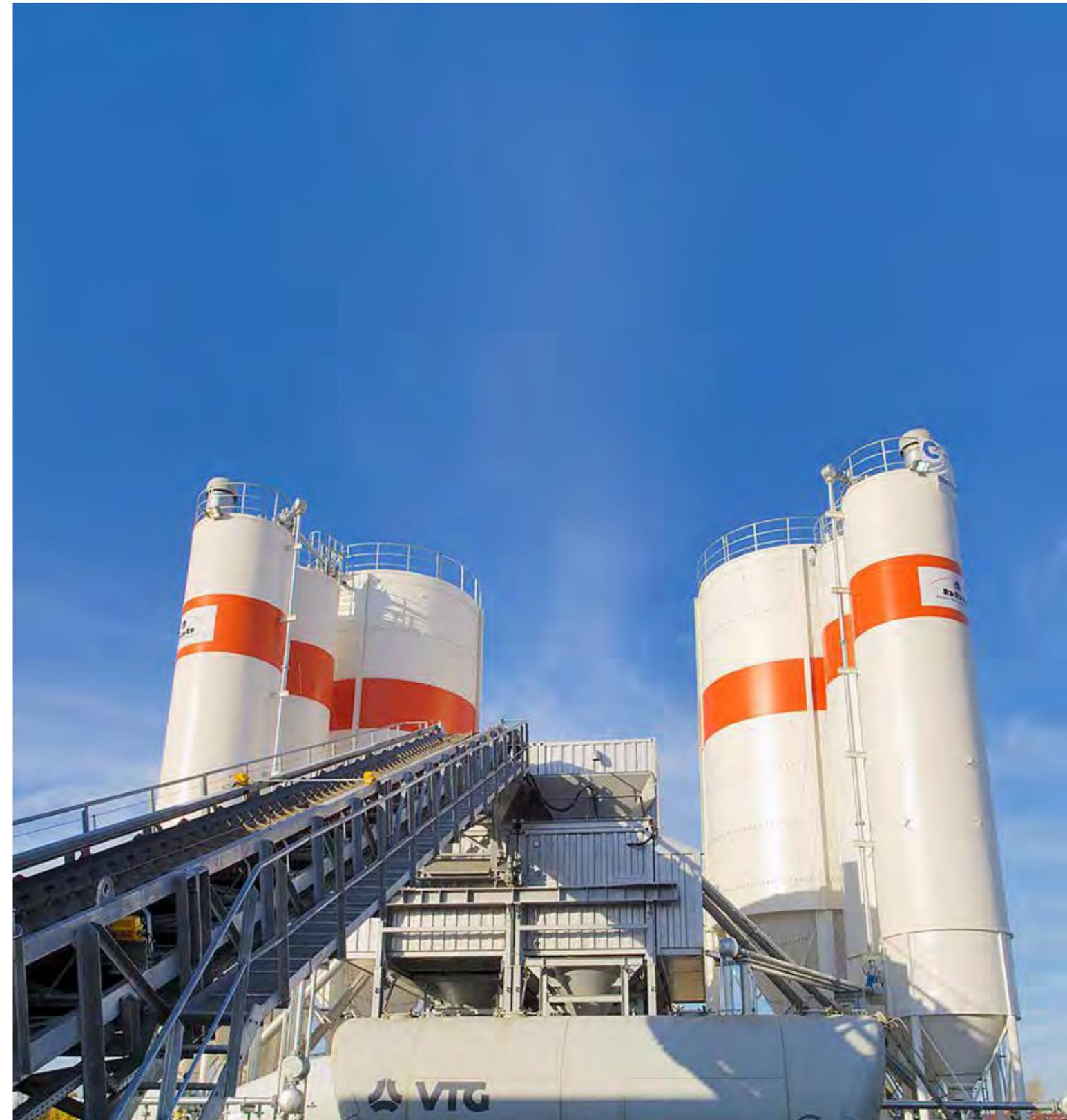
Jarl-Hendrik Kues

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