

Herstellers nach diesen Vorschriften. Hat der Hersteller in der EU keinen Beauftragten, so treffen gemäß § 479 f Satz 2 BGB alternativ den Importeur der betreffenden Ware diese Pflichten. Gibt es auch keinen Importeur, so treffen nach § 479 f Satz 3 BGB alternativ den Vertreiber der betreffenden Ware die Pflichten des Herstellers.

Die Regelung soll es Herstellern mit Sitz außerhalb der EU ermöglichen, ihre Reparaturverpflichtung innerhalb der EU zu organisieren und zu erfüllen.⁵³

Der Begriff des „Beauftragten“ entspricht dem Begriff des „Bevollmächtigten“ in Art. 5 Abs. 3 RL. Die Begriffe „Bevollmächtigter“, „Importeur“ und „Vertreiber“ sind entsprechend Art. 2 Nr. 6 bis 8 RL nach Art. 2 Nr. 43 bis 45 Ökodesign-VO zu bestimmen.

Nach Art. 2 Nr. 43 Ökodesign-VO ist ein „Bevollmächtigter“ eine in der EU ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in dessen Namen bestimmte Aufgaben in Erfüllung der Pflichten des Herstellers gemäß der VO wahrzunehmen. „Importeur“ ist gemäß Art. 2 Nr. 44 Ökodesign-VO jede in der EU ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt – „Vertreiber“ nach Art. 2 Nr. 45 Ökodesign-VO jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers und des Importeurs.

Der Bevollmächtigte, der Importeur und der Vertreiber müssen in diesem Fall die Reparaturleistungen allerdings auch nicht persönlich erbringen.⁵⁴

g. Abweichende Vereinbarungen

Auf abweichende Vereinbarungen – die zum Nachteil des Verbrauchers von den vorgenannten Vorschriften (d.h. den §§ 479 a ff. BGB) abweichen – kann sich der Hersteller oder der nach § 479 f BGB Verpflichtete gemäß § 479 g Satz 1 BGB in Umsetzung von Art. 14 RL nicht berufen.

Die §§ 479 a ff. BGB sind gemäß § 479 f Satz 2 BGB auch anzuwenden, wenn sie durch anderweitige Gestaltungen um-

gangen werden, womit sichergestellt wird, dass die mit § 479 g Satz 1 BGB bewirkte Unabdingbarkeit nicht durch andere Gestaltungen umgangen werden kann.⁵⁵

3. Vorläufiges Fazit

Mit dem Recht auf Reparatur verfolgt der deutsche Gesetzgeber – den Vorgaben des europäischen Verbraucherschutzes folgend – den perspektivisch grundsätzlich begrüßenswerten ersten Schritt weg von einer Wegwerf-, hin zu einer Kreislaufwirtschaft⁵⁶ (längere Lebensdauer technischer Geräte und damit weniger Elektroschrott):⁵⁷ „Reparieren ist besser als Wegwerfen. Es schont die Umwelt und auch den Geldbeutel“.⁵⁸ Ziel des gesetzlichen Anspruchs des Verbrauchers auf Reparatur gegen den Hersteller für die übliche Lebensdauer des Produkts ist die Förderung eines nachhaltigen Konsums und einer Kultur des Reparierens.

Entscheidet sich der Verbraucher im Falle einer mangelhaften Ware für eine Reparatur, verlängert sich die traditionelle Gewährleistung von zwei auf drei Jahre.

Lässt sich eine Ware nicht reparieren, obwohl das bei dieser Art von Produkt üblicherweise erwartet werden kann, begründet dies einen Sachmangel. Verbraucher können dann (wie bisher weiter) Gewährleistungsrecht geltend machen.

Die Neuregelung gewährt aber auch das Recht, Ersatzteile und Werkzeug für die Reparatur zu einem angemessenen Preis vom Hersteller zu erhalten, um die Reparatur selbst vorzunehmen.

53 Vgl. Erwägungsgrund 20 der RL; RegE, BT-Dr. 21/5923, S. 33.

54 RegE, BT-Dr. 21/5923, S. 33.

55 RegE, BT-Dr. 21/5923, S. 33.

56 Bellinhausen/Bauwens, DB Beilage 2024, Nr. 2. 19.

57 Dazu *Seitz*, GWR 2023, 150: „Balanceakt zwischen Ressourcenschutz und ausufernder Herstellerhaftung“.

58 Bulletin der Bundesregierung Nr. 50-3 vom 20.5.2026, Rede der Bundesministerin der Justiz und für Verbraucherschutz, Dr. Stefanie Hubig, zum Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur Förderung der Reparatur von Waren vor dem Deutschen Bundestag am 20. Mai 2026 in Berlin.

Nachhaltigkeits- und eigentumsrechtliche Aspekte der Änderung bestehender Konzessionen zum Ausbau von Schnellladeinfrastruktur

Prof. Dr. jur. Dr. phil. Markus P. Beham, LL.M. (Columbia), Frankfurt (Oder)

I. Einleitung

Gewöhnlich möchte man davon ausgehen, dass ein Erfolg im Rahmen des Vorabentscheidungsverfahrens freie Fahrt im zugrundeliegenden nationalen Gerichtsverfahren ermöglicht.¹ Umso überraschender erscheint der Beschluss des OLG Düsseldorf vom 6. März 2026² in Folge des Vorlageernehmens in der Rs. C-452/23 *Fastned*,³ in welcher der EuGH ausgeführt hatte, wie die dem Vorlageersuchen zugrunde liegende Rechtsfrage zu lösen ist, nämlich zugunsten einer zulässigen Änderung bestehender Konzessionen für Nebenbetriebe mit Tankstellen zur Errichtung von Schnellladeinfra-

struktur.⁴ Stattdessen hat das OLG die entsprechenden Ergänzungsvereinbarungen⁵ für unwirksam erklärt.

1 So ließ sich dieses Urteil kürzlich noch als „Segen für die Nachhaltigkeitswende“ diskutieren, siehe *Beham*, Segen für die Nachhaltigkeitswende? NJW-aktuell 43 (2025), 15.

2 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 6. März 2026, VII-Verg 29/22 – VK 2-54/22 BKartA, BeckRS 2026, 3881 = NZBau 2026, 419.

3 EuGH, Urt. v. 29. April 2025, Rs. 452/23 (*Fastned Deutschland GmbH & Co. KG v Die Autobahn GmbH des Bundes*), ECLI:EU:C:2025:284.

4 Siehe *Beham*, Anmerkung zu EuGH (Fn. 3), EuZW 2025, 821 (822).

5 Siehe Deutschland-Berlin: Bau von Autobahnraststätten, Freiwillige Ex-ante-Transparenzbekanntmachung, Bauauftrag, 6. Mai 2022, ABl. 2022/2 580-245969.

Diese bisher wenig beachtete Entscheidung birgt erhebliche Konsequenzen für den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur und somit die Wende zur sauberen und nachhaltigen Mobilität,⁶ sodass der Beschluss aus nachhaltigkeitsrechtlicher Sicht zu evaluieren ist. Zudem erwachsen aus ihm ganz wesentlich eigentumsrechtliche Erwägungen, so man den Konzessionen innewohnenden Vermögenswert im Lichte der Nachhaltigkeitswende betrachtet. Somit setzt die Entscheidung den Bundeshaushalt aufgrund der dadurch geschmäleren Konzessionsverträge einem erheblichen Haftungsrisiko aus – eine gescheiterte „Pkw-Maut“⁷ mit geänderten Vorzeichen“, weil hier gerade das Unionsrecht die Maßnahme begünstigen würde, ein nationales Gericht diese aber verhindert.

II. Von Düsseldorf nach Luxemburg: Ergänzungsvereinbarungen sind zulässig

Beklagte im Verfahren vor dem OLG Düsseldorf war Die deutsche Autobahn GmbH des Bundes, die mit der verfahrensbeteiligten Tank & Rast GmbH (sowie der Ostdeutschen Autobahntankstellengesellschaft mbH) Konzessionsvereinbarungen zum Unterhalt von Nebenbetrieben an den Autobahnen geschlossen hatte. Die konzessionierten Betriebe dienen gemäß § 15 Abs. 1 FStrG⁸ allen Belangen der Verkehrsteilnehmer:⁹ diesen soll ermöglicht werden, im Interesse der Verkehrssicherheit und eines schnellen und reibungslosen Verkehrsflusses ohne Verlassen der Autobahn ihr Fahrzeug zu betanken und sich zu erholen.¹⁰ Die Konzessionsverträge haben allesamt eine Laufzeit von bis zu 40 Jahren, also mitunter noch bis über das Jahr 2030 hinaus.

Am 25. Juni 2021 trat das Schnellladegesetz (SchnellLG)¹¹ in Kraft, das die Autobahn GmbH des Bundes verpflichtet, dem Inhaber einer Konzession zum Unterhalt eines Nebenbetriebs mit Tankstelle die eigenwirtschaftliche Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der an diesem Standort geplanten Schnellladepunkte anzubieten. In Umsetzung dieses gesetzlichen Auftrags wurden mit Tank & Rast im April 2022 Ergänzungsvereinbarungen zu den bestehenden Konzessionsverträgen geschlossen, um die eigenwirtschaftliche Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb funktionsfähiger Schnellladeinfrastruktur dem SchnellLG entsprechend zu regeln. Die Ergänzungsvereinbarungen enthalten eine Pflicht der Konzessionsnehmer zur Verfügbarhaltung einer für jeden Standort festgelegten Anzahl von Ladepunkten.

Sogleich im Mai 2022 beantragten der niederländische Ladestationen-Betreiber Fastned und der E-Auto-Hersteller Tesla die Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens. Zur Begründung führten sie aus, die Ergänzungsvereinbarung sei unwirksam, weil der Auftrag ohne vorherige EU-weite Bekanntmachung vergeben worden, und eine Konzessionsänderung in Anwendung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht möglich sei, weil die bestehenden Konzessionen nicht im Rahmen einer Ausschreibung vergeben wurden.

Die 2. Vergabekammer des Bundes wies den Nachprüfungsantrag mit Beschluss vom 15. Juni 2022 zurück, weil die Änderung selbst nicht wesentlich sei: Die Nebenbetriebe dienten dem Tanken der Verkehrsteilnehmer, worunter jedenfalls bei funktioneller Betrachtung auch das Tanken von

Strom falle. Zudem sei die Notwendigkeit einer Schnellladeinfrastruktur 1998 nicht vorhersehbar gewesen.

Gegen diesen Beschluss der Vergabekammer legten die Antragstellerinnen sofortige Beschwerde beim OLG Düsseldorf ein. Dieses ersuchte den EuGH um eine Vorabentscheidung darüber, ob Art. 43 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2014/23/EU (Konzessions-RL)¹² so auszulegen ist, dass er auch öffentliche Aufträge umfasst, die außerhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie geschlossen werden, was der EuGH bejahte.¹³

Dabei hätte es der Gerichtshof auch belassen und dem OLG Düsseldorf die weitere Beurteilung des Sachverhalts überlassen können, nachdem auch der Generalanwalt dem Gerichtshof empfohlen hatte, sich ungeachtet der Parteienvorbringen – unter anderem der Kommission¹⁴ – „eng am Wortlaut der Vorlagefrage [zu] orientieren“.¹⁵ Der EuGH verwendete aber stattdessen noch mehrere Absätze auf die eigentlich vom OLG Düsseldorf außer Streit gestellten Anforderungen für die Anpassung bestehender Konzessionsverträge im Fall wesentlicher Änderungen. Überdies nahm der EuGH eine Reihe wichtiger Klarstellungen vor und lieferte damit implizit selbst eine Interpretation des Vorlagebeschlusses.

Der EuGH formulierte drei Voraussetzungen für die Anpassung von Verträgen im Sinne der Konzessions-RL.¹⁶ Dabei ging er mit Blick auf den 76. ErwG der Konzessions-RL von der Notwendigkeit eines „gewisse[n] Maß[es] an Flexibilität“ aus, das den Auftraggebern zugestanden werden muss:¹⁷ 1. Es müssen Umstände eingetreten sein, die ein sorgfältiger Auftragnehmer nicht vorhersehen konnte, und die eine Änderung der Konzession erfordern; 2. die Anpassung darf den Gesamtcharakter der Konzession nicht verändern; 3. der Vertragswert darf sich aufgrund der Anpassung grundsätzlich nicht um mehr als 50% erhöhen.

Was die erste Voraussetzung („Erforderlichkeit“) betrifft, soll es aber weniger darum gehen, dass der ursprüngliche Vertrag die aufgrund der unvorhergesehenen Umstände ein-

6 Siehe auch Beham, Verbrenner-Aus, aber wo laden?, Die Presse (9. Juli 2024), 22.

7 Siehe EuGH, Urt. v. 18. Juni 2019, Rs. C-591/17 (*Republik Österreich gegen Bundesrepublik Deutschland*), ECLI:EU:C:2019:504.

8 BGBl. 2007 I S. 1206 i.d.g.F.

9 Die Bestimmung listet beispielhaft „Tankstellen, bewachte Parkplätze, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Raststätten“ als solche Betriebe auf.

10 Vgl. Bekanntmachung der Richtlinien für Bau und Betrieb von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen sowie für die Erteilung einer Konzession (RN-BAB) und des Musters eines Konzessionsvertrages, VkBf. 1997/22, 808.

11 BGBl. I S. 2141.

12 Das OLG Düsseldorf hatte mit Blick auf die zugrundeliegenden Konzessionen die Vorlagefrage falsch auf Art. 72 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2014/24/EU (Vergabe-RL) gerichtet, sodass der Gerichtshof diese erst neu formulieren musste. Siehe ECLI:EU:C:2025:284, Rn. 44-45.

13 Siehe Europäischer Rat/Rat der Europäischen Union, Saubere und nachhaltige Mobilität (3. Juli 2025), <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/clean-and-sustainable-mobility/>.

14 Vgl. den Schlussantrag, der in den weiteren Ausführungen von der „These Fastned/Kommission“ spricht, EuGH (Große Kammer), Rs. 452/23 (*Fastned Deutschland GmbH & Co. KG v Die Autobahn GmbH des Bundes*), Schlussantrag GA Campos Sánchez-Bordona v. 17. Oktober 2024, ECLI:EU:C:2024:894, Rn. 59 ff.

15 Fn. 16, Rn. 40.

16 EuGH (Fn. 3), Rn. 72.

17 EuGH (Fn. 3), Rn. 71.

getretene Situation nicht miterfasst.¹⁸ Entscheidend ist vielmehr die Frage, ob die Anpassung notwendig ist, um die sich ursprünglich aus der Konzession ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen.¹⁹

Die zweite Voraussetzung („keine Änderung des Gesamtcharakters der Konzession“) sieht der EuGH – wiederum mit Verweis auf den 76. ErwG der KonzessionsRL – dann als erfüllt, solange es zu keiner Ersetzung der von der Konzession umfassten Leistungen durch andere bzw. zu keiner grundlegenden Änderung der Art der Konzession kommt.²⁰ Wie der Gerichtshof weiter klarstellt, schließt dies innerhalb dieses abgesteckten Rahmens eine Erweiterung des Gegenstands der ursprünglichen Konzession gerade nicht aus.²¹

III. ...und wieder zurück:

Ergänzungsvereinbarungen sind ungültig

Vor dem Hintergrund der vom EuGH geschaffenen Rechtssicherheit und der Bestätigung des vorläufigen Ergebnisses des OLG Düsseldorf aus dem Vorlagebeschluss zur Erfüllung des Tatbestands des Art. 43 Abs. 1 lit. c Konzessions-RL wäre nun zu erwarten gewesen, dass das OLG Düsseldorf an seinen bereits im Vorlagebeschluss getroffenen und vom EuGH zugrunde gelegten²² Feststellungen zum Vorliegen der Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 Nr. 3 GWB festhält²³ und die Zurückweisung des Nachprüfungsantrags der Vergabekammer bestätigt. Im Gegenteil hat es stattdessen die Ergänzungsvereinbarungen zu den bestehenden Konzessionsverträgen für ungültig erklärt.

Im Ergebnis handelt es sich nach Auffassung des OLG Düsseldorf bei den Ergänzungsvereinbarungen um eine wesentliche Änderung der ursprünglichen Konzessionsverträge gemäß § 132 Abs. 1 i. V. m. § 154 Nr. 3 GWB.²⁴ Diese sei nicht erforderlich,²⁵ weil gerade der nach wie vor geringe Anteil an batterieelektrisch betriebenen Personenkraftwagen es weiterhin sinnvoll erscheinen ließe, ausschließlich Benzin und Diesel an Tankstellen anzubieten.²⁶

Zudem würden die Ergänzungsvereinbarungen zu einer Änderung des Gesamtcharakters der Konzession führen. Hier unterscheidet das OLG Düsseldorf kategorisch zwischen Tankstellen und Schnellladeinfrastruktur. In den Konzessionsverträgen sei nur vom „Betrieb einer Tankstelle mit Kapazitäten für Pkw und Lkw“ die Rede, „Schnellladesäulen für die Versorgung von Elektrofahrzeugen mit Antriebsenergie sind dort nicht genannt“. ²⁷ Vielmehr sei unter dem Begriff „Begriff Tankstelle [...] nicht jedwede Form einer Versorgung von Fahrzeugen mit Antriebsenergie (fossile Kraftstoffe und anderweitige Energien) erfasst“.²⁸

„Aus der maßgeblichen Sicht der Nachfrager ist das Tanken von Benzin nicht austauschbar mit dem Tanken von Diesel oder das Laden von Strom. Es handelt sich um getrennte sachliche Märkte, wobei der Markt für das Laden von Strom noch weiter danach zu unterteilen ist, ob es sich um Schnellladesäulen oder einfache Ladesäulen handelt (vgl. z. B. Abschlussbericht des Bundeskartellamts von Oktober 2024 über die „Sektoruntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“, Seite 67 zum Ladestrommarkt).“²⁹

Eine Erweiterung des Begriffs der Nebenbetriebe wäre zudem „mit einem extrem großen Risiko für den Konzessi-

onsnehmer verbunden und damit nicht interessengerecht“. ³⁰ Warum aber eine Erstreckung auf das Angebot von Ladestrom nicht interessengerecht sei, bleibt offen; unbeantwortet bleibt auch, warum die Konzessionsparteien das bei den früheren Erweiterungen um Flüssiggas (Liquified Petroleum Gas, kurz LPG) und Wasserstoff offensichtlich abweichend beurteilt haben.

Bemerkenswert ist überdies, dass im Beschluss des OLG Düsseldorf auch von vor 2022 geschlossenen Vereinbarungen die Rede ist, die im bisherigen Verfahrensverlauf soweit ersichtlich nicht Gegenstand der Auseinandersetzungen waren: „Ab 2015 trafen die Beigeladenen mit der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung anknüpfend an bestimmte Konzessionen einzelne Bauvereinbarungen über die Errichtung einer ‚Schnellladeinfrastruktur‘ auf bestimmten bewirtschafteten Rastanlagen.“ ³¹ Diese wurden offenbar „als ‚Einigung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 2‘ des jeweils betroffenen Konzessionsvertrags bezeichnet“, ³² die „eine ‚gemeinsame Maßnahme der Straßenbauverwaltung und des Konzessionärs zur Erweiterung oder Ergänzung‘ [sic] der Versorgungsinfrastruktur und Gewährleistung der Verkehrssicherheit“ auf der betroffenen Bundesautobahn“ ³³ darstellten.

Das OLG Düsseldorf verneint allerdings, dass die Parteien den Willen gehabt hätten, „die ursprünglichen Konzessionsverträge um das Recht zur Errichtung und zum Betrieb

18 EuGH (Fn. 3), Rn. 73.

19 EuGH (Fn. 3), Rn. 74-75.

20 EuGH (Fn. 3), Rn. 76.

21 EuGH (Fn. 3), Rn. 77.

22 EuGH (Fn. 3), Rn. 70.

23 OLG Düsseldorf, Vorlagebeschl. v. 16. Juni 2023, VII-Verg 29/22 – VK 2-54/22 BKartA, Rn. 18.

24 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 10.

25 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 18.

26 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 16 f.

27 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 11. Das OLG Düsseldorf geht eine Seite später noch weiter und unterstellt den Parteien, keinen weitergehenden Willen zur Bedeutung des „Tankens“ gefasst haben zu können: „Da die Parteien bei Abschluss der Verträge somit keine Kenntnis davon hatten, wie sich die Fahrzeugindustrie und die Nachfrage nach alternativ betriebenen Fahrzeugen während der Vertragslaufzeit von 30-40 Jahren entwickeln würde, hatten sie nicht den Willen, jedwede seinerzeit überhaupt noch gar nicht absehbare Form des ‚Tankens‘ unter den Begriff des Tankstellenbetriebs zu fassen.“

28 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 11. Siehe weiter S. 15: „Durch die Ergänzungsvereinbarungen ist mit der Bereitstellung und Unterhaltung von Schnellladeinfrastruktur ein weiterer Nebenbetrieb hinzugekommen, der sich erheblich von dem Nebenbetrieb Tankstelle unterscheidet.“

29 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 15.

30 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 12.

31 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 4 f.

32 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 5. Hierbei handelt es sich wohl um § 9 des Musters eines Konzessionsvertrages, Siehe VkB. 1997/22, 808 (826-827): „Folgepflicht und Folgekosten (1) Die Vertragsparteien unterrichten sich rechtzeitig über geplante Vorhaben zum Bau oder zur wesentlichen Änderung ihrer Anlagen. Kommt eine Einigung über erforderliche Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen nicht zustande, führt der Konzessionsnehmer nach schriftlicher Aufforderung unverzüglich die Maßnahmen durch, die die Straßenbauverwaltung wegen des Baus oder der wesentlichen Änderung nach pflichtgemäßem Ermessen für erforderlich hält (Folgepflicht). Das gleiche gilt bei sonstigen baulichen Änderungen der Bundesautobahn und bei Unterhaltungsmaßnahmen. (2) Die Kosten der notwendigen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen (Folgekosten) trägt der Veranlasser. Wertverbesserungen werden ausgeglichen.“

33 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 5.

des Nebenbetriebs Schnellladeinfrastruktur zu erweitern“, sondern „davon aus[gingen], dass dieses Recht bereits mit den ursprünglichen Konzessionsverträgen eingeräumt worden war“.³⁴ Daraus leitet das OLG Düsseldorf wiederum ab, dass „den Vertragsparteien bei Abschluss der Bauvereinbarungen ein auf Erweiterung der ursprünglichen Konzessionsverträge gerichteter Erklärungs- und Rechtsbindungswille [fehlte]“.³⁵ Diese Schlussfolgerung erscheint mit dem vom OLG-Düsseldorf zitierten Wortlaut der Bauvereinbarungen kaum vereinbar.

IV. Nachhaltigkeitsrechtliche Aspekte

Dem OLG Düsseldorf zufolge ist also der Betrieb von Tankstellen auch ohne Schnellladeinfrastruktur weiterhin möglich:³⁶ es handelt sich beim Inhalt der Ergänzungsvereinbarungen um wesentliche Änderungen, die für die weitere Erfüllung der Konzessionen nicht erforderlich sind. Abgesehen davon, dass das OLG Düsseldorf mit seinem Beschluss von seiner eigenen Feststellung im Vorlagebeschluss abweicht,³⁷ irritiert die im Beschluss zum Vorschein tretende, der Wende zur sauberen und nachhaltigen Mobilität entgegentretende Tonalität, die sowohl den Nachhaltigkeitszielen der Union wie auch dem innerstaatlichen Gesetzesrahmen³⁸ zuwiderläuft.

Insbesondere erkennt das Gericht das Gebot nachhaltigkeitsrechtlicher Auslegung, die sich für den unionsrechtlich determinierten Bereich aus den Nachhaltigkeitszielen der Union ergibt und innerstaatlich der Gewährleistung von Schnellladeinfrastruktur inhärent ist.³⁹ Dabei überzeugen weder die vom Ergebnis her gedachte Auslegung des Verbs „tanken“ noch die Auslegung der Konzessionsverträge durch Negierung der Mobilitätswende. Daraus ergibt sich ein Zwischenfazit.

1. Gebot nachhaltigkeitsrechtlicher Auslegung

Nach Artikel 3 EUV ist die Politik der EU auf „ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität“ auszurichten, wobei auch wissenschaftlicher und technischer Fortschritt zu fördern sind. Artikel 11 AEUV bestimmt konkretisierend: „Erfordernisse des Umweltschutzes müssen bei der Festlegung und Durchführung der Unionspolitiken und -maßnahmen [...] einbezogen werden.“ Umweltschutz ist aber nicht bloß wesentliches (politisches) Ziel der EU,⁴⁰ sondern vor allem auch zwingendes Erfordernis.⁴¹

Mit dem Europäischen Grünen Deal hat die Union zugleich die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen übernommen⁴² und um das ambitionierte Ziel Europas als erster klimaneutraler Kontinent bis 2050 ergänzt,⁴³ was sich in der verbindlichen Vorgabe von Art. 2 Abs. 1 des Europäischen Klimagesetzes⁴⁴ widerspiegelt.

Gerade mit Blick auf die Wende hin zu sauberer und nachhaltiger Mobilität haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten – zumindest vorerst – dem Ziel der Elektrifizierung der Mobilität, auch im öffentlichen Sektor, verschrieben. So wird im „Green Deal“ davon ausgegangen, dass bis 2025 „etwa 1 Million öffentliche Lade- und Tankstellen für die 13 Millionen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge benötigt [werden], die voraussichtlich auf europäischen Straßen fahren werden“.⁴⁵

Angesichts der Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Ökosysteme durch Kontamination mit fossilen

Brennstoffen beinhaltet der Kommissionsbericht „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle“ das langfristige Ziel, die Umweltverschmutzung auf ein Minimum zu reduzieren.⁴⁶ Schließlich zielt die Governance-VO darauf ab, die EU-Ziele im Bereich des Klimaschutzes auf möglichst effiziente Weise zu erreichen.⁴⁷

Gemäß der Beurteilung durch den EuGH im Fall *Grimaldi* können solche Mitteilungen und Empfehlungen „nicht als rechtlich völlig wirkungslos angesehen werden“.⁴⁸ „Die innerstaatlichen Gerichte sind nämlich verpflichtet, bei der Entscheidung der bei ihnen anhängigen Rechtsstreitigkeiten

34 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 13. Leider gibt der Beschluss keine weiteren Hinweise und sind diese Vereinbarungen nicht öffentlich bekannt, sodass sich die Analyse des OLG Düsseldorf nicht weiter nachvollziehen lässt. Somit muss fraglich bleiben, ob nicht bereits zu diesem Zeitpunkt eine Konzessionsänderung stattgefunden hat – mit sämtlichen Konsequenzen, die daraus für die Beurteilung des gegenständlichen Beschwerdeverfahrens sowie die Rechtsposition der Konzessionsnehmerin zu ziehen wären.

35 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 14.

36 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 19.

37 Siehe dazu die für sich bemerkenswerten Ausführungen auf S. 19: „Die in diesem Zusammenhang geäußerte Auffassung der Antragsgegnerin und der Beigeladenen, der Senat dürfe seine im Vorabentscheidungsersuchen vom 16.06.2023 zum Ausdruck gebrachte Ansicht zur Erforderlichkeit der nachträglichen Änderung nicht im Lichte der Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union überdenken und bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung mehr als 2,5 Jahre später nicht ändern, ist abwegig und bedarf keiner weiteren Ausführungen.“

38 § 5 Abs. 3 SchnellLG verpflichtet die Autobahn GmbH des Bundes, dem Inhaber einer Konzession zum Unterhalt eines Nebenbetriebs mit Tankstelle die eigenwirtschaftliche Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der an diesem Standort geplanten Schnellladepunkte anzubieten.

39 Siehe BT-Drs. 19/28184.

40 EuGH, Urteil vom 7. Februar 1985 - Rs C-240/83 (*Procureur de la République gegen Association de défense des brûleurs d'huiles usagées [ADBHU]*), ECLI:EU:C:1985:59, Rn. 15.

41 EuGH, Urteil vom 20. September 1988 - Rs C- 302/86 (*Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Königreich Dänemark*), ECLI:EU:C:1988:421, Rn. 9.

42 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Der europäische Grüne Deal, 11. Dezember 2019, COM(2019) 640 final.

43 Ebd., 2.

44 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“), 9.7.2021, ABl. L 243/1.

45 COM(2019) 640 final, 13.

46 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle, EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, 12. Mai 2021, COM(2021) 400 final.

47 Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, 21. Dezember 2018, ABl. L 328/1.

48 EuGH, Urteil vom 13. Dezember 1989 - Rs. C-322/88 (*Salvatore Grimaldi gegen Fonds des maladies professionnelles*), ECLI:EU:C:1989:646, Rn. 18.

die Empfehlungen zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn diese Aufschluß über die Auslegung zu ihrer Durchführung erlassener innerstaatlicher Rechtsvorschriften geben oder wenn sie verbindliche gemeinschaftliche Vorschriften ergänzen sollen.⁴⁹ Die Nachhaltigkeitsziele der Union, inklusive Klimaschutz und Mobilitätswende, werden so auch zur Auslegungsmaxime.⁵⁰

Zuletzt stellte der Internationale Gerichtshof in seinem Klima-Gutachten fest, dass „[a]ngesichts seiner anhaltenden und unbestrittenen universellen Anerkennung [...] der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung die Auslegung bestimmter Verträge und die Festlegung von Regeln des Völkergewohnheitsrechts leitet“.⁵¹ In diesem Sinne kann der Grundsatz nicht nur die Anwendung rechtlicher Normen leiten, sondern auch den möglichen Ausgang auf bestimmte Ergebnisse beschränken.⁵² Ein bekanntes Beispiel ist etwa die Auslegung von Art. XX lit. g des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens durch das WTO-Berufungsgremium im *Garnelen/Schildkröten-Fall*, in dem festgestellt wurde, dass der – im Deutschen etwas sperrige – Begriff „erschöpfliche natürliche Hilfsquellen“ („exhaustible natural resources“) nicht nur fossile Rohstoffe, sondern auch Lebewesen umfasst.⁵³

Aus alledem folgt, dass die Konzessions-RL und ihre Bestimmungen zur Änderung von Konzessionsverträgen – „effet utile“ – im Lichte der Nachhaltigkeitsziele der Union auszulegen sind. Stellt die Änderung einer Konzession eine ohne Weiteres verfügbare und wirksame Option im Rahmen der Auslegungsmöglichkeiten dar, ist dieser Weg zu beschreiten, um die Nachhaltigkeitsziele zu verwirklichen. Diese Auslegungsmaxime blieb im Beschluss des OLG Düsseldorf offensichtlich völlig unberücksichtigt.

2. Tanken = Laden

Dem Duden zufolge definiert sich der Begriff der Tankstelle als „Anlage mit Zapfsäulen, wo man Fahrzeuge mit Treibstoff und Öl versorgen kann“.⁵⁴ Schon dem Wortlaut nach bliebe also zu fragen, wie das OLG Düsseldorf zum Schluss kommen kann, es handle sich bei der Ladetätigkeit nicht um „tanken“, weil dies schon nach dem natürlichen Wortlautverständnis nicht auf die Aufnahme von Benzin oder Diesel beschränkt ist. Auch mit Blick auf LPG und Wasserstoff wird regelmäßig von „tanken“ gesprochen. Warum das bei der Aufnahme von Ladestrom anders sein sollte, leuchtet nicht ein. Auch der Duden führt mittlerweile den Begriff der „E-Tankstelle“ auf.⁵⁵

Erst recht stützt eine funktionale Betrachtungsweise, wie sie die 2. Vergabekammer des Bundes schon eingenommen hatte, dieses Ergebnis, weil es sich bei Ladestrom schlicht um ein Äquivalent zu Benzin und Diesel, LPG oder Wasserstoff handelt. Entsprechend fasst Anlage 1 a des Musterkonzessionsvertrags unter Ziffer 3 – wo laut OLG Düsseldorf „die einzelnen Nebenbetriebe enumerativ aufgeführt“ sein sollen⁵⁶ – unter den Begriff der Tankstelle auch das Tankstellengebäude (samt „Imbißecke“) sowie sonstige Einrichtungen wie Autowaschanlagen oder Reparaturwerkstätten.⁵⁷

Freilich war Mitte der 1990er Jahre wohl von keinem noch so sorgfältigen Auftraggeber der Übergang zur Elektromobilität,⁵⁸ noch das grundsätzliche Verbot der Neuzulassung von Fahrzeugen ohne CO₂-Emissionen nach 2035 vorauszu-
sehen.⁵⁹ Deshalb mag dahinstehen, ob schon bei der Begrün-

dung der Konzessionen „jedwede Form einer Versorgung von Fahrzeugen mit Antriebsenergie“ unter dem Begriff des Tankens zu verstehen war. Die zwischenzeitliche Aufnahme von LPG und Wasserstoff in das Angebot legt aber ein seit langem bestehendes funktionales und dynamisches Begriffsverständnis mehr als nahe. Überdies: Wie würde das OLG Düsseldorf das im letzten Jahrhundert ebenfalls nicht bekannte standardmäßige Angebot von AdBlue an den Nebenbetriebsstandorten erklären,⁶⁰ bei dem es sich unstrittig weder um ein Benzin- noch ein Dieseläquivalent handelt? Zur Fortbewegung des Fahrzeugs ist es dennoch notwendig.⁶¹

Das wettbewerbliche Argument unterschiedlicher Märkte vermag ebenso wenig zu überzeugen. Hierbei widerspricht sich das OLG Düsseldorf selbst, wenn es argumentiert, „[a]us der maßgeblichen Sicht der Nachfrager ist das Tanken von Benzin nicht austauschbar mit dem Tanken von Diesel oder das Laden von Strom“.⁶² Offenkundig werden

49 Ebd.

50 Siehe *Beham/Hofbauer*, Eine neue, längst überfällige juristische Leitmaxime und Kernkompetenz, Nachhaltigkeitsrecht Kolumne #1 (November 2021), <https://www.verlagoesterreich.at/entdecken/kolumnen/nachhaltigkeitsrecht-1/>.

51 *Obligations of States in Respect of Climate Change*, Advisory Opinion of 23 July 2025, Rn. 147: „Given its continuous and uncontested universal recognition [...] the principle of sustainable development guides the interpretation of certain treaties and the determination of rules of customary international law“.

52 Siehe *Sands/Peel*, Principles of International Environmental Law, 2018, 220.

53 DS58, *United States – Import Prohibition of Certain Shrimp and Shrimp Products*, WT/DS58/AB/R, Rn. 131 und 152–153. Siehe auch *EG-Biotech Products*, wo das im Rahmen der WTO-Streitbeilegungsvereinbarung eingesetzte Panel feststellte: „The debate on the uses of modern biotechnology and its potential impact on public health, sustainability and biodiversity should be seen against this growing awareness of the fragility of human conditions and natural systems.“ Siehe DS291, *European Communities – Measures Affecting the Approval and Marketing of Biotech Products*, WT/DS291/R und WT/DS292/R, Rn. 4.506.

54 Siehe <https://www.duden.de/rechtschreibung/Tankstelle>.

55 Siehe https://www.duden.de/rechtschreibung/E_Tankstelle.

56 VII-Verg 29/22 – VK 2-54/22 BKartA, S. 11. Dagegen spricht aber wohl § 3 Abs. 2 des Mustervertrags: „Der Konzessionsnehmer kann abweichend vom Betriebskonzept die Nutzung des Nebenbetriebes im Rahmen der Zweckbestimmung mit Zustimmung der Straßenbauverwaltung ändern.“ Siehe VkB1. 1997/22, 808 (825).

57 Siehe VkB1. 1997/22, 808 (829).

58 Jedenfalls nicht in dem Ausmaß: vgl. Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU, 22. September 2023, ABl. L 234, welche die Mitgliedstaaten anhält, bis 2025 eine Mindestanzahl von Ladestationen entlang ihrer Straßennetze zu errichten.

59 Vgl. Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung), 25.4.2019, ABl. L 111.

60 Dabei handelt es sich um eine geruchlose, synthetische Harnstofflösung, die in einem separaten Tank mitgeführt und in die Abgasanlage von Dieselfahrzeugen eingespritzt wird. Beim Begriff selbst handelt es sich um eine eingetragene Marke des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA). Siehe <https://www.vda.de/de/themen/innovationen/emissionsreduktion/adblue>.

61 Hier bietet sich auch die Analogie zum Übergang der Verpflegungssituation an Raststationen von klassischen Restaurants zu Fast-Food-Ketten und „Food Courts“ an. Zur Raststätte im Wandel der Zeit siehe allgemein *Werner*, Die Raststätte: Eine Liebeserklärung, 2021.

62 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 15.

somit an Tankstellen bereits unabhängig von der Elektromobilität unterschiedliche Märkte bedient, die dem Überbegriff „Tanken“ zuzuordnen sind: Benzin und Diesel.⁶³

Schließlich muss der Begriff gerade vor dem Hintergrund des Gebots nachhaltiger Auslegung einer dynamischen Interpretation vor dem Hintergrund zunehmender wissenschaftlicher Erkenntnis über die Vorzüge der Elektromobilität zugänglich sein (was keine „ergänzende Vertragsauslegung“⁶⁴ darstellen würde).

3. Ziel und Zweck der Konzessionen = umfassende Versorgung der Verkehrsteilnehmer

Anstatt die Nachhaltigkeitsziele der Union heranzuziehen, bemüht sich das OLG Düsseldorf in befremdlicher Weise, die Bedeutung der Elektromobilität herunterzuspielen, um daraus eine Erforderlichkeit der Ergänzungsvereinbarungen zu verneinen. Dabei zitiert es eingangs selbst aus dem Rahmenvertrag zum Abschluss der Konzessionsverträge deren zentralen Zielsetzung: „dass die in ihrem Betriebs- bzw. Konzessionsrecht stehenden Nebenbetriebe so eingerichtet und geführt werden, dass die Verkehrsteilnehmer im Rahmen eines bundesweiten Nebenbetriebsnetzes an Autobahnen die Möglichkeit haben zu tanken und zu rasten, ohne die Autobahn zu verlassen“.⁶⁵ Dies entspricht der Legaldefinition des Nebenbetriebs in § 15 Abs. 1 FStrG und der Zweckbestimmung der Konzessionen.

Entgegen den zuvor getroffenen Ausführungen zum Begriff des „Tankens“, soll der Begriff der Nebenbetriebs-Tankstelle dem OLG Düsseldorf zufolge aber nun in genau diesem einen Fall eingeschränkt werden, indem das Laden von Elektrofahrzeugen zum *aliud* erklärt wird. Besonders bedenklich erscheint dabei das der Erforderlichkeit entgegengebrachte, fatalistische Argument, dass „die weit überwiegende Zahl der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge mit einem Benzin- oder Dieselmotor ausgestattet“ ist.⁶⁶

Dass die Elektromobilität also ohnedies keine Rolle spiele, unterfüttert das OLG Düsseldorf noch statistisch: „Nach diesen Zahlen machte der Bestand an Personenkraftwagen mit reinem Elektroantrieb im Jahr 2021 einen Anteil von 0,52 % des Gesamtbestandes von 59.020.091 Kraftfahrzeugen aus. Im Jahr 2022 stieg der Anteil auf 1,04 % und im Jahr 2024 auf 2,32 %.“⁶⁷ Hierbei wird das Gericht aber zugleich Opfer der eigenen Statistik, denn das bedeutet einen Anstieg von 2021 auf 2022 von ganzen 100%, von 2022 auf 2024 von knapp 125% am Gesamtanteil. Daraus folgt wiederum von 2021 auf 2024 über den Dreijahreszeitraum eine relative Steigerung von knapp 350%. Hätte das OLG Düsseldorf zudem den Blick über das Jahr 2024 hinaus bis zum Datum der Entscheidung gewagt, hätte es für 1. Januar 2026 die Zahl von 2.034.260 zugelassenen Pkw mit reinem Elektroantrieb und somit einem Anteil von bereits 4,11% aller zugelassenen Fahrzeuge erheben können,⁶⁸ was wiederum einen Anstieg zu 2024 von 44% darstellt, somit einen Gesamtanstieg von knapp 560% zum herangezogenen Vergleichsjahr 2021. Im Monat vor dem Beschluss des OLG Düsseldorf war jede fünfte Neuzulassung ein Elektro-Pkw und 40% mit hybridem Antrieb.⁶⁹

Während also die Entwicklung der Elektromobilität – wohl auch aufgrund mangelnden Ausbaus der Schnellladeinfrastruktur – hinter den politischen Zielen zurückbleiben mag, ist der stetige Zuwachs – entgegen „der eigenen Wahrneh-

mung des Senats“⁷⁰ – nicht zu leugnen. Ein Verlust von bereits 5% Marktanteil⁷¹ – der Anteil der Pkw, die bereits heute schon rein elektrisch betrieben werden – ist sicherlich nicht unerheblich, sondern für ein Unternehmen regelmäßig existenzbedrohend.

Zudem übersieht das OLG Düsseldorf, dass hier der Gesetzgeber – mittelbar also der Konzessionsgeber selbst – vorgibt, Ladestellen an Tankstellen zur Verfügung zu stellen.⁷² Beim weiteren Zuwachs der Elektromobilität handelt es sich somit um keine unbestimmte Wahrscheinlichkeit oder Möglichkeit, die mit einer Statistik seitens des Gerichts ausgeräumt werden könnte, um die immensen wirtschaftlichen Auswirkungen der Entscheidung für die Konzessionäre herunterzuspielen. Vielmehr handelt es sich um eine vom Konzessionsgeber selbst initiierte Entwicklung.

4. Zwischenfazit

Das Gebot nachhaltigkeitsrechtlicher Auslegung indiziert, das Laden als „tanken“ zu verstehen. Dies auch zumal es in den Konzessionsverträgen offenkundig nie ausschließlich um „Tanken“ fossiler Kraftstoffe, sondern immer um die umfassende Versorgung der Fahrzeuge, deren Lenker und Mitfahrer mit allem Notwendigen ging.⁷³ Alternativ wären die Konzessionsverträge zu ändern. Wie der 76. ErwG der Konzessions-RL festhält, erscheint Flexibilität insbesondere dort geboten, wo sich die „Konzession über einen langen Zeitraum erstreckt“. Diese Erwägung spart das OLG Düsseldorf gänzlich aus.

Weil der Charakter der Gesamtkonzession darin besteht, die notwendigen Einrichtungen bereitzustellen, um einen schnellen und reibungslosen Verkehrsfluss zu ermöglichen, bedarf es vor dem Hintergrund der Mobilitätswende nun auch einer ausreichenden Schnellladeinfrastruktur.

63 Ein weiterer Treppenzug der im Beschluss des OLG Düsseldorf angeführten Statistik zur Elektromobilität liegt darin, dass sie auch Zahlen zu mit Flüssig- und Erdgas betriebenen Fahrzeugen aufführt, deren Kraftstoff auch zeitweise im Rahmen bestehender Konzessionsverträge angeboten wurde. Vgl. Tank & Rast, Pressemitteilung: Tank & Rast startet Präqualifizierungsverfahren für die Ausschreibung der LPG – Belieferungs- und Vertriebsrechte an Autobahntankstellen, https://tank.rast.de/wp-content/uploads/2021/02/PM_TuR_FUEL_Ausschreibung_01092017_AR-GmbH.pdf.

64 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 13.

65 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 4.

66 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 16.

67 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 17.

68 Siehe KBA, Zahl der in Deutschland zugelassenen reinen Elektrofahrzeuge überschreitet erstmals die Zwei-Millionen-Marke, 27. Februar 2026, Pressemitteilung Nr. 08/2026, https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Allgemein/2026/pm08_2026_elektro_pkw.html.

69 Siehe KBA, Fahrzeugzulassungen im Februar 2026, 4. März 2026, Pressemitteilung Nr. 11/2026, https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2026/pm11_2026_n_02_26_pm_komplett.html.

70 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 16.

71 Siehe Fn. .

72 Siehe § 5 Abs. 3 SchnellLG.

73 Es wäre aber auch nicht die erste Änderung des Verständnisses von Nebenbetrieben: während die ersten Autobahnraststätten in den 1930er Jahren in Betrieb gingen, findet man dort McDonalds erst seit den 1990er Jahren; während wenig später Diesel-Fahrzeuge zum Mainstream wurden, kam die Notwendigkeit, AdBlue hinzuzufügen, erst in den 2000er Jahren hinzu.

V. Eigentumsrechtliche Aspekte

Der Entscheidung des OLG Düsseldorf wohnt daneben eine ganz wesentliche eigentumsrechtliche Dimension inne.⁷⁴ Bei den Konzessionen handelt es sich um subjektiv-öffentliche Rechtspositionen, aufgrund derer durch Errichtung der Nebenbetriebe wiederum eigenständige Vermögenswerte geschaffen wurden. In beide wird durch die Ungültigerklärungen der Ergänzungsvereinbarungen eingegriffen.

Einerseits werden die Konzessionen durch die stete Zunahme von E-Mobilität – die, wie oben dargestellt, bereits jetzt ein Verlust von mindestens 5% Marktanteil geführt hat – sowie den drohenden Eingriff in die bestehende Struktur an Nebenbetrieben geschmälert.⁷⁵ Andererseits wird durch die nunmehr erforderliche Welle neuer Ausschreibungen und wiederum daraus erwachsende rechtliche Auseinandersetzungen der bereits jetzt gehemmte Ausbau der Schnellladeinfrastruktur zur Kompensation des Marktverlusts mittel- bis langfristig unmöglich, obwohl der Ausbau offenkundig bereits 2015 in Aussicht gestellt worden war.⁷⁶

1. Konzessionen als wohlerworbene Rechte

Während die Reichweite der Erstreckung des Schutzbereichs von Art. 14 GG auf subjektiv-öffentliche Rechtspositionen im deutschen Recht diskutiert wird, fallen gerade Konzessionen als wohlerworbene Rechte gewöhnlich unter den Schutz völkerrechtlicher Investitionsschutzverträge,⁷⁷ wenn nicht schon des Völkergewohnheitsrechts.⁷⁸ Im *Vivendi*-Fall wurden etwa staatliche Maßnahmen, die keine andere Wahl als die Kündigung einer Konzession seitens des Investors zuließen, als indirekte Enteignung qualifiziert.⁷⁹ Wo bestehende Rechte einer öffentlichen Konzession entzogen werden, trifft den Staat eine klare und unvermeidbare Verpflichtung zur Entschädigung.⁸⁰ Ausnahmen davon bestehen nur im Fall von Verfehlungen des Konzessionsnehmers selbst oder Regulierung zum Schutz öffentlicher Gesundheit, der Umwelt oder der öffentlichen Ordnung,⁸¹ was im gegenständlichen Fall kaum einschlägig sein kann.

Überdies tangiert der OLG-Beschluss aufgrund vertraglicher Investitionsschutzstandards, insbesondere jenem fairer und gerechter Behandlung („fair and equitable treatment“, kurz FET) geschützte legitime Erwartungen („legitimate expectations“). Solche wurden offenkundig schon durch die seit 2015 geschlossenen Bauvereinbarungen⁸² geweckt, soweit es sich dabei um spezifische Zusicherungen und Zusagen handelt.⁸³ Da die Parteien – wie das OLG Düsseldorf annimmt – „davon aus[gingen], dass dieses Recht bereits mit den ursprünglichen Konzessionsverträgen eingeräumt worden war“,“⁸⁴ müsste sich der Konzessionsnehmer auch zum Zeitpunkt des Abschlusses darauf verlassen haben dürfen.⁸⁵ Aus den Ausführungen des BVerfG im *Atomausstieg*-Urteil sowie im *WindSeeG*-Beschluss lässt sich folgern, dass ein solcher Schutz legitimer Erwartungen dem Grunde nach auch nach deutschem Verfassungsrecht besteht.⁸⁶

Neben der Wertminderung der durch die Konzessionsverträge wohlerworbenen Rechte, erscheint besonders problematisch, dass das Gericht davon auszugehen scheint, dass Dritte zukünftig an den Standorten bestehender Konzessionen neue Nebenbetriebe errichten.⁸⁷ Selbst der Betrieb von Ladeinfrastruktur durch andere Unternehmen⁸⁸ könnte aber aufgrund der faktischen Auswirkungen schon einen unzulässigen Eingriff in die bestehende Konzession darstellen.

2. Europarechtlich begründeter Maßstab und Rechtsschutz

Im unionsrechtlich determinierten Bereich – in den die gegenständliche Konstellation aufgrund der Konzessions-RL unstrittig fällt – ist jedenfalls dem BVerfG im *Recht auf Vergessen II*-Beschluss zufolge Art. 17 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (GRC)⁸⁹ als Prüfungsmaßstab einschlägig. Der dort enthaltene Eigentumsbegriff ist näher am völkerrechtlichen als am grundgesetzlichen Verständnis gelegen.⁹⁰ Auch dort sieht der EuGH einen Vertrauensschutz zumindest wohlerworbener Rechte,⁹¹ wie diese durch den Abschluss von Konzessionsverträgen geschaffen werden.

74 Weitergedacht sind aber auch die Berufsfreiheit sowie die allgemeine Handlungsfreiheit betroffen.

75 Letzteres könnte möglicherweise sogar als Güterbeschaffung qualifiziert werden. Siehe BVerfG, Ur. v. 6. Dezember 2016 - 1 BvR 2821/11 (*Atomausstieg*), NJW 2017, 217, Rn. 246.

76 Somit kann die Ausübung der Konzessionen möglicherweise auch nicht ihrer Zweckbestimmung folgen.

77 Siehe Reinisch, Internationales Investitionsschutzrecht, in Tietje/Nowrot (Hrsg.), Internationales Wirtschaftsrecht (3. Aufl., 2022) 454 (465, Rn. 31).

78 Siehe von Danwitz, Eigentumsschutz in Europa und im Wirtschaftsvölkerrecht, in: Depenheuer/Engel/von Danwitz (Hrsg.), Berichte zur Lage des Eigentums, 2002, 215 (282).

79 *Compañía de Aguas del Aconquija S. A. and Vivendi Universal S. A. v. Argentina*, Award of 20 August 2007, ICSID Case No. ARB/97/3, Rn. 7.5.34 („rescission of the Concession Agreement represented the only rational alternative“).

80 Siehe *Espiritu Santo Holdings, LP and Libre Holding, LLC v. United Mexican States*, Dissenting Opinion of Arbitrator Charles Poncet of 26 March 2026, ICSID Case No. ARB/20/13, Rn. 15.

81 Siehe *Magyar Farming Company Ltd, Kintyre Kft and Inicia Zrt v. Hungary*, Award of 13 November 2019, ICSID Case No. ARB/17/27, Rn. 366.

82 Siehe Abschnitt III.

83 Vgl. *Gavrilovic and Gavrilovic d.o.o.v. Croatia*, Award of 26 July 2018, ICSID Case No. ARB/12/39, Rn. 956.

84 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 13.

85 Vgl. ICSID Case No. ARB/12/39, Rn. 984.

86 Siehe BVerfG, Ur. v. 6. Dezember 2016 - 1 BvR 2821/11, NJW 2017, 217, Rn. 270 und 372; Beschl. v. 30. Juni 2020 - 1 BvR 1679/17 NVwZ-RR 2021, 177, Rn. 122. Zum *Atomausstieg*-Urteil siehe auch Dederer, in: Kahl/Waldhoff/Walter, BK¹⁸⁹, Art. 14, Rn. 871–877 und 908; zum *WindSeeG*-Beschluss Lutz-Bachmann, Die Entscheidung des BVerfG vom 30.6.2020 zum WindSeeG als Maßstab für zukünftige Reformen im Energierecht, Infrastrukturrecht (2020) 266 (266 und 268); ders., BVerfG: Investitionsvertrauensschutz im deutschen Energierecht, NR (2021) 223 (231).

87 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 19 u. 22 - 25.

88 VII-Verg 29/22 – VK 2-54/22 BKartA, S. 23.

89 Siehe BVerfG, Beschl. v. 6. November 2019 - 1 BvR 276/17, NJW 2020, 314, Rn. 32.

90 Vgl. Art. 52 Abs. 3 Satz 1 GRC i. V. m. Art. 1 des 1. Zusatzprotokolls zur EMRK (Protocol to the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, Paris, 20. März 1952, ETS 9, in der Fassung des Protocol No. 11 to the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, restructuring the control machinery established thereby, Straßburg, 11. Mai 1994, ETS 155). Zum Anwendungsbereich, insbesondere auf Fälle indirekter Enteignung, siehe Beham, Indirekte Enteignung, 2026, 202–209.

91 EuGH, Ur. v. 27. September 1979 - Rs. 230/78 (*SpA Eridania – Zuccherifici nazionali und SpA Società italiana per l'industria degli zuccheri gegen Minister für Landwirtschaft und Forsten, Minister für Industrie, Handel und Handwerk und SpA Zuccherifici Meridionali*), ECLI:EU:C:1979:216, Rn. 20 - 22; Ur. v. 27. November 1984 - Rs. 232/81 (*Agricola Commerciale Olio Srl und andere gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften*), ECLI:EU:C:1984:358, Rn. 12 - 19.

Damit würde der Fall nun auch erstmals Anlass geben, wie bisher vom EuGH nur angedeutet,⁹² einen Fall der indirekten Enteignung als Verletzung dieses Grundrechts zu qualifizieren.⁹³ Dies könnte auch im Weg einer Verfassungsbeschwerde oder einer Staatshaftungsklage erfolgen, in weiterer Folge durch eine Individualbeschwerde an den EGMR, in deren Rahmen eine Verletzung von Art. 1 des I. Zusatzprotokolls zur EMRK moniert werden könnte, der völlig unstrittig auch den Fall der indirekten Enteignung umfasst.⁹⁴ Würde es sich bei den Eigentümern der Verfahrensbeteiligten um ausländische Unternehmen handeln respektive um die Portfolio-Investition eines ausländischen Unternehmens, steht gegebenenfalls auch der Weg des Investitionsschutzes und damit die vollständige Aktivierung der völkerrechtlichen Ebene des Rechtsschutzes offen.⁹⁵ Im Fall einer entschädigungslosen Enteignung greift hier bereits der völkergewohnheitsrechtliche internationale Minimumstandard, der im Fall indirekter Enteignung auch eine Entschädigung voraussetzt.⁹⁶

Diese eigentumsrechtlichen Aspekte und Folgen der Unwirksamkeitserklärung der Ergänzungsvereinbarungen bezieht das OLG Düsseldorf nicht in seine Überlegungen ein.

3. Schutz des Konzessionsnehmers als Eingriffsrechtfertigung

Das OLG Düsseldorf rechtfertigt seine Auslegung damit, den Konzessionsnehmer schützen zu wollen, der ansonsten in die Lage versetzt würde, möglicherweise die ursprüngliche Konzession nicht mehr erfüllen zu können: „Eine solche Vereinbarung wäre im Übrigen mit einem extrem großen Risiko für den Konzessionsnehmer verbunden und damit nicht interessengerecht.“⁹⁷ Eigentumsrechtlich erscheint es aber immer bedenklich, wenn einem Vertragspartner des Staats die ihn begünstigende Auslegung oder Änderung gerade aufgrund einer irgendwie gearteten Schutzpflicht des Staates abgelehnt wird,⁹⁸ weil dies neben der paternalistischen Auslegungshoheit des Staates letztlich auch zu einer Verneinung der Parteienautonomie führt.

Richtigerweise wäre zu fragen, ob der durch den Beschluss des OLG Düsseldorf erzeugte Eingriff öffentlichen Interessen dient und verhältnismäßig ist. Vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeitswende ist dies schwerlich begründbar.

VI. Schlussbemerkung

Im Oktober 2025 überraschte Bill Gates mit einer kalmierenden Botschaft zum Klimawandel⁹⁹ und das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), der sogenannte Weltklimarat, soll das extremste „Worst-Case“-Szenario (RCP8.5) in „seinen“ neuesten Klimamodellen (CMIP7) nicht mehr berücksichtigt haben.¹⁰⁰ Vergleicht man die öffentliche Debatte rückblickend mit der Situation noch vor der letzten Wahl zum Europäischen Parlament unter der ersten „von der Leyen“-Kommission, so scheint sich eine Trendwende weg vom Klimaschutz hin zu Fragen globaler Sicherheit und der Notwendigkeit wirtschaftlichen Wachstums zu vollziehen. Als *pars pro toto* hierfür mögen die Omnibus-Pakete zur Rücknahme oder zumindest Erleichterung von Verpflichtungen entlang der Lieferkette dienen.¹⁰¹ Zuletzt wurde aus den Unken-Rufen zum „Verbrenner-aus“ mit Unterstützung des Europäischen Parlaments tatsächlich Wirklichkeit.

Eine klare Abkehr von den Zielen des Klimaschutzes oder der Nachhaltigkeit, auf die sich die Tonalität des OLG Düsseldorf gegebenenfalls stützen könnte, kann trotz allem nicht festgestellt werden: Nach wie vor hält die Europäische Kommission an den Klimazielen des Green Deal fest,¹⁰² die deutsche Regierung lässt funktionsfähige Atomkraftwerke in die Luft sprengen¹⁰³ und das – oftmals übersehene – sektorale Lieferkettenrecht steht weiterhin in Geltung.¹⁰⁴ Mit den gerade noch alles bestimmenden Nachhaltigkeitszielen mit ökologischem Primat wurde ein Pfad eingeschlagen, der – ganz im Sinn von Art. 11 AEUV – ein politisch wie rechtliches Mainstreaming der nachhaltigen Entwicklung als Auslegungsmaxime hinterlässt. Neben weiterhin in Geltung stehender unionsrechtlicher und nationalstaatlicher Regulierung und einer Verwaltung, die nunmehr Nachhaltigkeitsbelange in erhöhtem Ausmaß berücksichtigt, betrifft dies vor allem die Gerichtsbarkeit. Selbst wo Klimakläger sich im Er-

92 Siehe EuGH, Urt. v. 16. Oktober 2003 - Rs. C-363/01 (*Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH gegen Deutsche Lufthansa AG*), ECLI:EU:C:2003:548, Rn. 55 - 58; Urt. v. 12. Mai 2005 - Rs. C-347/03 (*Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia und Agenzia regionale per lo sviluppo rurale [ERSA] gegen Ministero delle Politiche Agricole e Forestali*), ECLI:EU:C:2005:285, Rn. 122.

93 Dass dem so ist, scheinen zumindest Kommission und Literatur so zu sehen. Siehe Europäische Kommission, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat „Schutz EU-interner Investitionen“, 19. Juli 2018, COM(2018) 547 final, 19; Beham, Indirekte Enteignung, 2026, 151 m. w. N.

94 Siehe *Sporrong and Lönnroth v. Sweden*, no. 7151/75; 7152/75, Judgment (Merits) of 23 September 1982, Series A no. 52, Rn. 63.

95 So steht die Tank & Rast GmbH offenkundig im Teileigentum der chinesischen China Investment Corporation (CIC). Siehe <https://tankrast.de/unternehmen/>. Zwischen Deutschland und China steht seit 2005 ein bilaterales Investitionsschutzabkommen in Kraft, das in seinen Art. 3 und 4 eine faire und gerechte Behandlung sowie Schutz vor entschädigungsloser, indirekter Enteignung garantiert. Siehe UN Trade & Development, Investment Policy Hub, <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/treaties/bilateral-investment-treaties/905/china---germany-bit-2003->. Für die Geltendmachung eines solchen Anspruchs sind Mindestbeteiligungen meist nicht erforderlich. Siehe *Lanco International Inc. v. Argentine Republic*, Preliminary Decision of 8 December 1998, ICSID Case No. ARB/97/6, Rn. 10.

96 Zu diesem völkergewohnheitsrechtlichen Standard und dessen Gehalt siehe Beham, Indirekte Enteignung, 2026, 166-184 m. w. N.

97 OLG Düsseldorf (Fn. 2), S. 12.

98 Zum Problem einer „staatszentrierten“ Auslegung im Bereich des Eigentumsschutzes siehe Beham, Indirekte Enteignung, 2026, 7 - 12.

99 Siehe Gates, Three tough truths about climate (28. Oktober 2025), <https://www.gatesnotes.com/home/home-page-topic/reader/three-tough-truths-about-climate>.

100 Zu dieser irreführenden Berichterstattung siehe IPCC News Comment (20. Mai 2026), <https://www.ipcc.ch/2026/05/20/ipcc-news-comment-scenarios/>.

101 Siehe Europäischer Rat/Rat der Europäischen Union, Vereinfachung der EU-Vorschriften, <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/simplification/>.

102 Siehe Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung, 26. Februar 2025, COM(2025) 85 final, 1.

103 Siehe Tagesschau, Kühltürme von AKW Gundremmingen gesprengt (25. Oktober 2025), <https://www.tagesschau.de/inland/geellschaft/gundremmingen-akw-kuehltuerme-100.html>.

104 Siehe dazu Beham, Nachhaltige Lieferketten, in ders./Heid/Hofbauer (Hrsg.), Handbuch Vergabe-Compliance, 2024, 821 (867 - 874).

gebnis erfolglos wähen, finden nachhaltigkeitsrechtliche Argumente Eingang in die Urteilsfindung.¹⁰⁵

Selbst dort, wo der Beschluss des OLG Düsseldorf aufgrund seiner wettbewerbsfreundlichen Wirkung mit Wohlwollen entgegengenommen wurde, wird die katastrophale Auswirkung auf den Umstieg auf saubere Mobilität unterstrichen: „Die Vorbereitung und Durchführung von entsprechenden Vergabeverfahren wird Zeit in Anspruch nehmen, was zu weiteren Verzögerungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur an Deutschlands Autobahnen führen wird.“¹⁰⁶

Das OLG Düsseldorf hat nicht nur die wesentlichen Parameter, die der EuGH in der Rs. *Fastned* aufgestellt hat, verkannt, sondern auch das Gebot nachhaltigkeitsrechtlicher Auslegung und die eigentumsrechtliche Relevanz missachtet. Damit dürfte sowohl der Weg der Verfassungsbeschwerde

als auch der unionsrechtlich determinierten Staatshaftung, jedenfalls des Investitionsschutzes, offenstehen – jeweils zu Lasten der Haushaltsmittel, ohne dass dafür ein Ausbau der Schnellladeinfrastruktur stattgefunden hätte. Eigentumsrechtlich steht am Ende nun ein Ergebnis, in dem das OLG Düsseldorf in die Konzessionen eingreift, ohne den notwendigen Ausgleich für die Konzessionäre und das Klima zu gewährleisten.

¹⁰⁵ Siehe OLG Hamm, Ur. v. 28. Mai 2025 - 5 U 15/17, NJW 2025, 2171.

¹⁰⁶ *Belger*, NZV 2026, 276 (277). Siehe auch *Schaal*, Urteil des OLG Düsseldorf: Ladeinfrastruktur an Autobahn-Raststätten muss ausgeschrieben werden, *Electrive* (6. März 2026), <https://www.electrive.net/2026/03/06/urteil-des-olg-duesseldorf-ladeinfrastruktur-an-autobahn-raststaetten-muss-ausgeschrieben-werden/>.

Die Entwicklung des Familienrechts 2025 / 2026 (Teil 1)

Dr. Martin Menne, Berlin*

Mit diesem Beitrag wird die Berichterstattung über die Entwicklung des Familienrechts¹ fortgeführt. Die Zielsetzung der Aufsatzreihe bleibt unverändert: Es soll kein umfassender Überblick über die Entwicklung des Familienrechts in den letzten zwölf Monaten gegeben, sondern aus der umfangreichen familiengerichtlichen Rechtsprechung unter besonderer Berücksichtigung der Judikatur der sechs ostdeutschen Oberlandesgerichte markante, praktisch bedeutsame Entscheidungen herausgegriffen, in ihren Kernaussagen vorgestellt und in einen größeren Kontext eingeordnet werden. Dabei werden natürlich nicht nur die materiell-rechtlichen Probleme betrachtet, sondern selbstverständlich immer wieder auch verfahrensrechtliche Fragen angesprochen und die daraus zu ziehenden Folgerungen für den anwaltlichen Vortrag. Ergänzend dazu werden Hinweise zur aktuellen Entwicklung in der Literatur und, wo erforderlich, auch zur Gesetzgebung gegeben, um dem forensisch tätigen Familienrechtspraktiker einen Überblick über die aktuellen großen Linien und Entwicklungstendenzen im Familienrecht zu verschaffen.

I. Ehescheidung

1. Getrenntleben

a) Eine Ehe kann geschieden werden, wenn sie gescheitert ist (§ 1565 Abs. 1 Satz 1 BGB). Das ist der Fall, wenn die eheliche Lebensgemeinschaft aufgehoben ist und eine Prognose ergibt, dass mit ihrer Wiederherstellung nicht mehr zu rechnen ist.² Die Ehe gilt dann als unheilbar zerrüttet („gescheitert“). Damit ist der einzige Scheidungsgrund, den das deutsche Recht kennt,³ gegeben. Das maßgebliche, äußere Indiz hierfür ist das Getrenntleben der Ehegatten und dessen Dauer;⁴ ggf. ergänzt durch weitere Anhaltspunkte wie etwa eine dauerhafte, feste Bindung zu einem neuen Partner.⁵

In der Mehrzahl der Fälle bereitet die Darlegung, dass die Ehe gescheitert ist, in der familiengerichtlichen Praxis keine Probleme, weil die häusliche Gemeinschaft der Ehegatten durch Auszug aus der bisherigen Ehewohnung aufgehoben wurde und auch das „Trennungsjahr“ (§ 1566 Abs. 1 BGB)

verstrichen ist.⁶ Schwierigkeiten können sich jedoch dann ergeben, wenn die Ehegatten unverändert unter „einem Dach“ leben. Die häusliche Gemeinschaft kann auch dann aufgehoben sein, wenn die Ehegatten innerhalb der Ehewohnung getrennt leben (§ 1567 Abs. 1 Satz 2 BGB). Angenommen wird das jedoch nur, wenn zwischen den Ehegatten objektiv erkennbar keine häusliche Gemeinschaft mehr besteht und in subjektiver Hinsicht zumindest ein Ehegatte die häusliche Gemeinschaft nicht wieder herstellen will, weil er die eheliche Lebensgemeinschaft ablehnt.

b) Ein schönes Beispiel dafür, welche Schwierigkeiten sich dabei im Einzelfall ergeben können, ist eine neuere Entscheidung des OLG Hamm:⁷ Nachdem die aus der Ehe hervorgegangenen Kinder volljährig geworden sind und auswärts studierten, lebten beide Ehegatten bereits seit längerem in der gemeinsamen, geräumigen Immobilie von etwa 380 qm „ne-

* Der Autor ist Richter am Kammergericht, Berlin.

1 Vgl. zuletzt *Menne*, NJ 2025, 385 ff. und NJ 2025, 442 ff.

2 Vgl. nur Grüneberg/*Siede*, BGB, 85. Aufl. 2026, § 1565 BGB, Rn. 2 f.

3 Vgl. Allgemeine Begründung des Gesetzentwurfes der Bundesregierung für ein Erstes Gesetz zur Reform des Ehe- und Familienrechts (1. EheRG) vom 1. Juni 1973, Bundestags-Drs. 7/650, 60, sowie *von Heintschel-Heinegg* in *Gerhardt/von Heintschel-Heinegg/Klein*, Handbuch Familienrecht, 13. Aufl. 2026, Kap. 2, Rn. 29; *Wegener* in *Grandel/Stockmann*, Stichwortkommentar Familienrecht, 3. Aufl. 2021, Stichwort „Ehescheidung“, Rn. 2. Das Gesetz sieht für das „Gescheitertsein der Ehe“ vier Varianten vor: (1) Scheidung vor einjähriger Trennung (§ 1565 Abs. 2 BGB, „Härtefall-Scheidung“); (2) einverständliche Scheidung nach einjähriger Trennung (§ 1566 Abs. 1 BGB); (3) streitige Scheidung nach einjähriger Trennung (§ 1565 Abs. 1 BGB); (4) Scheidung nach dreijähriger Trennung (§ 1566 Abs. 3 BGB).

4 Vgl. grundlegend BGH, Ur. v. 5. November 1980 – IVb ZR 538/80, FamRZ 1981, 127, Rz. 15 f.; sowie *von Heintschel-Heinegg* in *Gerhardt/von Heintschel-Heinegg/Klein* (Fn. 3), Kap. 2, Rn. 32.

5 Vgl. OLG Dresden, Ur. v. 17. Januar 2003 – 10 UF 789/02, FamRZ 2003, 1193, Rz. 12.

6 Vgl. zu den Mindestanforderungen an den anwaltlichen Vortrag in einer Ehescheidungssache bereits KG Berlin, Beschl. v. 11. April 2024 – 16 WF 32/24, NJ 2024, 369, und die Aufbereitung der Entscheidung bei *Menne*, NJ 2024, 381.

7 Vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 14. Januar 2025 – 7 UF 89/24, FamRZ 2026, 17 = NZFam 2025, 1031 (*Christl*) = FamRB 2026, 6 (*Neumann*) = FuR 2026, 91 (*Viefhues*).