

# OBERLANDESGERICHT OLDENBURG



Im Namen des Volkes

## Urteil

14 U 16/25

16 O 3683/20 Landgericht Oldenburg

Verkündet am 26.03.2025

Ferneding, Justizsekretärin  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

Holger Mövens, Baumstraße 15e, 27753 Delmenhorst,

Kläger und Berufungskläger,

Prozessbevollmächtigte:

Anwaltsbüro Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin,

Geschäftszeichen: 134683-20-MOB

gegen

Mercedes-Benz Group AG, z. Hd. Herrn Dr. Michael Müller-Brockhausen HPC  
109, Mercedesstraße 120, 70327 Stuttgart,

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte White & Case, Valentins-  
kamp 70 / EMPORIO, 20355 Hamburg,

Geschäftszeichen: 4366736-4671

hat der 14. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Kläne, die Richterin am Oberlandesgericht Kayser und den Richter am Landgericht Averbek auf die mündliche Verhandlung vom 06.03.2025 für Recht erkannt:

- I. Auf die Berufung des Klägers wird das am 24.02.2022 verkündete Urteil des Landgerichts Oldenburg abgeändert.**

**Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.687,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 15.01.2021 zu zahlen.**

**Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.**

- II. Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz hat der Kläger 89% und die Beklagte 11% zu tragen. Die Kosten des Berufungsverfahrens hat der Kläger zu 84% und die Beklagte zu 16% zu tragen.**
- III. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.**

## **Gründe**

### **I.**

Von der Bezugnahme auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil mit Darstellung etwaiger Änderungen oder Ergänzungen wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO abgesehen.

### **II.**

Die zulässige Berufung hat teilweise, in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 5 % des Kaufpreises.

- 1. Der Anspruch des Klägers auf Ersatz des Differenzschadens folgt aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV und besteht in Höhe von 1.687,50 €.**

Nach aktueller Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der sich der Senat anschließt, steht dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 VO (EG) Nr. 715/2007 versehenen Kraftfahrzeugs ein Anspruch gegen den Fahrzeughersteller auf Ersatz des Differenzschadens zu (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 –, Rdnr. 28, juris; EuGH, Urt. v. 21.03.2023 – C-100/21, NJW 2023, 1111, juris).

a. Das vorliegend in Streit stehende Fahrzeug hat zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages mehrere Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 aufgewiesen, und zwar eine temperaturgesteuerte AGR („Thermostatenfenster“) (aa.) und eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) (bb.).

aa. Die temperaturgesteuerte AGR stellt eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar.

Die AGR muss als Emissionskontrollsystem unter normalen Betriebsbedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, uneingeschränkt wirksam sein; andernfalls handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007. Diese normalen Betriebsbedingungen umfassen nicht nur die exakten Prüfstandsbedingungen, sondern die tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-128/20, Rdnr. 40), so dass zu ihnen insbesondere der Temperaturbereich gehört, der im Gebiet der Europäischen Union üblicherweise vorkommt (vgl. BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 50, OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 31, juris). Selbst bei den Umgebungslufttemperaturen, bei denen es nach dem Vortrag der Beklagten zu einer reduzierten Abgasrückführung kam – nämlich unterhalb 12°C und oberhalb von 33°C – handelt es sich um Betriebsbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 31, juris; VG Schleswig, Urt. v. 20.02.2023 – 3 A 113/18, Rdnr. 267, 274, juris).

Die Temperaturregelung der AGR ist auch unzulässig im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007. Die Voraussetzungen der in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Ausnahmetatbestände, unter denen eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist, lassen sich dem Vortrag der hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten (vgl. dazu BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 54, juris) nicht entnehmen. Der insoweit von der Beklagten angeführte Motorschutzgedanke ist nicht hinreichend. Denn jedenfalls seit der Entscheidung des EuGHs vom 14.07.2022 (C-145/20, juris) ist geklärt, dass der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 a VO (EG) Nr. 715/2007 eng auszulegen ist und nur greift, wenn die Abschaltvorrichtung erforderlich ist, um den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen (vgl. EuGH, Urteil vom

14.07.2022 – C-145/20, Rn. 72, 73, vgl. auch EuGH in ZfSch 2021, 194, 198), was voraussetzt, dass unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall bestehen, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022 – C-145/20, Rn. 67). Bloße Verschmutzungen, Ablagerungen oder ein Verschleiß des Motors, sowie die hieraus resultierenden mittelbaren Gefahren können nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ in diesem Sinne angesehen werden, da sie im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent sind (vgl. EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20 –, Rdnr. 65, juris; EuGH, Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, Rn. 110; VG Schleswig, Urt. v. 20.02.2023 – 3 A 113/18, Rn. 302, juris; vgl. auch OLG Stuttgart, Urt. vom 19.10.2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 30 – 37, juris).

bb. Auch die KSR stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar (so auch: OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 41, juris; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 10.10.2023 – 7 U 100/22 –, Rdnr. 75, juris; OLG Hamm, Urteil vom 01.09.2023, 30 U 78/21, juris, Rdnr. 88).

Die Qualifikation der KSR als Abschalteinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 ergibt sich bereits aus dem Vortrag der Beklagten, insbesondere der Beschreibung der KSR in der Berufungserwiderung vom 10.04.2024. Danach kommt die KSR in der Warmlaufphase des Motors nach Kaltstart, d.h. einer Fahrt nach mehreren Stunden Stand, mithin auf jeden Fall bei der Fahrt im NEFZ zum Einsatz. In der auf den Kaltstart folgenden Warmlaufphase wird die Solltemperatur für das Kühlmittelthermostat von 100°C unter bestimmten Betriebsumständen auf 70° C abgesenkt. Dieses Absenken bewirkt ein früheres Öffnen des Kühlmittelthermostats durch elektrische Beheizung. Dadurch wird der große Kühlkreislauf früher angesteuert, was wiederum dazu führt, dass das Kühlmittel und damit auch das Gesamtsystem länger für die Erwärmung brauchen. Aufgrund der so länger vorherrschenden kühleren Motortemperaturen sind höhere AGR-Raten länger möglich, die sich positiv auf die NOx-Emissionen auswirken. Eine Deaktivierung der Funktion erfolgt bei Überschreiten bzw. Unterschreiten einer maximalen bzw. minimalen Außen- und Ansauglufttemperatur, Unterschreiten eines bestimmten Umgebungsdrucks, Überschreiten einer maximalen Last, einer maximalen Drehzahl, einer maximalen Motoröltemperatur und Überschreiten eines Zeitraums, der in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur bei Motorstart festgelegt wird. Die maximal applizierte Betriebsdauer ist nach Beklagtenvortrag länger als die gesetzliche Prüfung.

Da das durch die KSR optimierte Emissionsverhalten nur während der Warmlaufphase des Motors greift, aber auch Fahrten jenseits der Warmlaufphase zu den Bedingungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 gehören, die bei normalem Fahrzeugbetrieb ver-

nünftigerweise zu erwarten sind, handelt es sich bereits aus diesem Grund um eine Abschalteneinrichtung (OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 – 24 U 103/22 –, Rn. 44, juris). Der von der Beklagten betonte Umstand, dass nach einer Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Warmlauf einen großen Anteil aller Fahrten ausmacht, führt nicht zur Einordnung der übrigen Fahrten als solchen, die vernünftigerweise nicht zu erwarten sind. Auch die Behauptung, wonach der positive Effekt der KSR bei warmem Motor reduziert wäre, kann zu Gunsten der Beklagten als wahr unterstellt werden, ändert aber nichts daran, dass er noch vorhanden ist und eine Deaktivierung der KSR somit negativen Einfluss auf die Wirkung der Emissionskontrolle unter normalen Betriebsbedingungen hat.

Auch ein Abschalten der für die NO<sub>x</sub>-Emissionen günstigen KSR nach einer bestimmten Betriebsdauer erfüllt den Tatbestand des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007; dies auch dann, wenn dieser Zeitraum die ca. 20-minütige NEFZ-Testphase überschreiten sollte (OLG Hamm, Urteil vom 01.09.2023 – I-30 U 78/21 –, Rdnr. 87, juris).

Auf die weiteren, von der Beklagten vorgetragenen Deaktivierungsparameter (Temperatur, Umgebungsdruck, Last, Drehzahl) kommt es nicht mehr an.

Ob der Einsatz der KSR grenzwertkausal war, ist für das Vorliegen einer Abschalteneinrichtung mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht von Bedeutung. Die Prüfung im NEFZ lässt nur in Bezug auf die dabei wirksamen Emissionskontrollsysteme Prognosen für den gewöhnlichen Fahrbetrieb zu und auch das nur dann, wenn die Wirksamkeit der betreffenden Systeme im gewöhnlichen Fahrbetrieb nicht verringert wird. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 knüpft an die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit an und nicht an die Einhaltung der Grenzwerte im NEFZ (BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 51, juris).

b. Die Beklagte handelte im Hinblick auf die KSR auch schuldhaft. Ob die Beklagte auch hinsichtlich des sog. Thermofensters schuldhaft gehandelt hat, kann offen bleiben, weil es bei der Bemessung des Differenzschadens nicht ins Gewicht fällt (siehe unten).

aa. Das Verschulden des Fahrzeugherstellers wird innerhalb des § 823 Abs. 2 BGB im Fall des objektiven Verstoßes gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV vermutet. Dementsprechend muss der Fahrzeughersteller, wenn er eine Übereinstimmungsbescheinigung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgegeben und dadurch § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, im Fall der Inanspruchnahme nach § 823 Abs. 2 BGB Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten zum maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufs des Fahrzeugs ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH,

Urt. v. 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 59, 61 mwN, BGH, Urt. v. 25. September 2023 - VIa ZR 1/23 -, Rn. 13, juris). Beruft sich der Fahrzeughersteller auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum, muss er sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch die Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums darlegen und erforderlichenfalls beweisen (vgl. BGH, Urt. v. 25.09.2023 - VIa ZR 1/23 -, Rn. 13, juris).

Auf den insoweit erforderlichen Tatsachenvortrag, den der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung vom 25.09.2023 (VIa ZR 1/23, Rn. 14 f., juris) spezifiziert hat, ist mit Verfügung vom 07.01.2025 hingewiesen worden.

bb. Den in der genannten Entscheidung genannten Anforderungen hat die Beklagte jedenfalls im Hinblick auf die KSR nicht genügt.

Die Auffassung der Beklagten, sie müsse in den Fällen der tatsächlichen oder hypothetischen Genehmigung nicht zum Vorstellungsbild ihrer Repräsentanten vortragen, widerspricht der o.g. Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. Nach dieser hat der Fahrzeughersteller sowohl den Verbotsirrtum als solchen als auch dessen Unvermeidbarkeit dazulegen und zu beweisen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, Rdnr. 63). Die hypothetische oder tatsächliche Genehmigung kann nur zum Nachweis der Unvermeidbarkeit herangezogen werden (BGH, aaO., Rdnr.65).

c. Der Schaden des Klägers besteht in dem Minderwert des Fahrzeugs, den der Senat gem. § 287 ZPO auf 5 Prozent des Kaufpreises (41.500 €), mithin auf 1.680,00 € schätzt.

aa. Das Schätzungsermessen zur Schadenshöhe ist wegen des unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatzes einerseits und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatz andererseits auf eine Spanne zwischen 5 und 15 Prozent begrenzt (BGH, Urt. v. 26.06.2023, a.a.O, Rdnr. 73 ff.).

Innerhalb dieses Rahmens sind die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen, wobei auch die zum Zeitpunkt des Kaufvertrags bestehende Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos von Betriebsbeschränkungen in den Blick zu nehmen ist. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie den Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urt. v. 26.06.2023, VIa ZR 335/21, Rdnr. 76 - 77, juris).

bb. Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe bemisst der Senat den Schaden auf 5 Prozent des Kaufpreises. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist zwar von dem Rückruf des KBA vom 13.12.2023 betroffen, mit dem das KBA die außentemperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung, also das sog. Thermofenster, beanstandet hat. Der Senat geht bei Vorliegen eines Rückrufs zwar regelmäßig von einem Differenzschaden in Höhe von 15% aus. Vorliegend ist aber zu berücksichtigen, dass eine temperaturgesteuerte Abgasrückführung bei Dieselmotoren zur Vermeidung von Stickoxiden seit Jahrzehnten üblich und in Fachkreisen allgemein bekannt ist (vgl. OLG Bamberg, Beschl. v. 03.04.2023 – 3 U 7/23 –, Rdnr. 55, juris, m.w.N.). Zumindest ab 2008 stand der allgemeine Einsatz von „Thermofenstern“ sowohl dem KBA als auch dem EU-Normgeber vor Augen (vgl. Mitteilung der EU-Kommission – 2008/C 182/08 – über die Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen, dort unter Nr. 8; OLG Stuttgart, Ur. v. 25.01.2022 – 16a U 138/19 – juris, Rdnr. 35). Den europäischen Typgenehmigungsbehörden war die Verwendung von Thermofenstern bei allen Herstellern und die in diesem Zusammenhang geführte rechtliche Diskussion um den Motorschutz ebenfalls präsent. Sie wären deshalb zu einer Überprüfung des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge – gegebenenfalls nach weiteren Rückfragen beim jeweiligen Hersteller – ohne Weiteres in der Lage gewesen (vgl. BGH, Ur. v. 13.01.2022, ZR 205/20, BeckRS 2022, 3677 Rdnr. 25 zum KBA), wenn sie Zweifel gehabt hätten, dass europarechtliche Vorgaben eingehalten werden. Die Beanstandung des KBA vom 13.12.2023 ist letztlich Ergebnis einer geänderten Rechtsauffassung in Folge der neueren Rechtsprechung des EuGH. Das Verschulden der Beklagten ist daher im Hinblick auf das sog. Thermofenster trotz des Rückrufs als äußerst gering anzusehen.

cc. Der Schaden des Klägers in Höhe von 1.687,50 € ist nicht aufgezehrt.

Ausweislich des nicht angegriffenen Tatbestands des landgerichtlichen Urteils vom 24.02.2022 veräußerte der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug zum Preis von 9.700,00 € mit einem Kilometerstand von 150.000,00 km (Bl. 142 Rs. Bd. II).

Das im Schriftsatz vom 29.01.2025 (Bl. 247 Bd III) erfolgte Bestreiten des Weiterverkaufs mit Nichtwissen ist angesichts der Tatbestandswirkung des angefochtenen Urteils nicht zuzulassen, § 531 Abs. 2 ZPO.

Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass der Verkaufspreis von 9.700,00 € nicht dem damaligen Marktwert entsprach, trägt die Beklagte nicht vor. Es kann im Ergebnis aber auch dahinstehen, ob der von der Beklagten angenommene Marktwert zum Zeitpunkt des Weiterverkaufs tatsächlich 15.000,00 € betragen hat, denn auch in diesem Falle wäre der Schaden nicht aufgezehrt.

Bei einer angenommenen Restlaufleistung im Zeitpunkt des Kaufvertrages von 276.950 km und einer vom Kläger zurückgelegten Fahrtstrecke von 126.950 km bis zum Weiterverkauf sind Nutzungsvorteile in Höhe von 15.470,53 € zu berücksichtigen. Zuzüglich des von der Beklagten angenommenen Marktwerts in Höhe von 15.000,00 € ergäben sich anzurechnende Vorteile in Höhe von insgesamt 30.470,53 €. Dieser Betrag übersteigt den um den Differenzschaden reduzierten Kaufpreis (= 32.062,50 €) nicht.

Eine Berücksichtigung weiterer, aus dem Software-Update resultierender Vorteile ist nicht geboten. Das zur Verfügung stehende Software-Update ist in dem von dem Kläger erzielten Verkaufserlös berücksichtigt. Der von der Beklagten stillschweigend gesetzten Prämisse, wonach das Update - neben und zusätzlich zum Verkaufserlös - einen gesonderten Posten des Vorteilsausgleichs darstellt, folgt der Senat nicht. Diese Ansicht verkennt, dass es sich bei dem Update bei wirtschaftlicher Betrachtung nur um einen von zahlreichen wertbildenden Faktoren des Fahrzeugs handelt und ein Käufer von dem Update auch nur in diesem Sinne profitiert: Die durch das zur Verfügung stehende Update ggf. signifikant gesunkene Stilllegungsgefahr führt zu einer wirtschaftlichen Aufwertung des Fahrzeugs (vgl. BGH, Urteil vom 24.01.2022 – VIa ZR 100/21 –, Rn. 18, juris), also zu einer Erhöhung des Wertes, nicht aber zu weiteren, hiervon unabhängigen zu berücksichtigenden Vorteilen.

2. Der Zinsausspruch beruht auf §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Da sich der Streitgegenstand beim Übergang vom großen Schadensersatz zum Differenzschaden bei unverändertem Lebenssachverhalt nicht ändert, sondern es sich nur um unterschiedliche Methoden der Schadensberechnung handelt (vgl. BGH, Ur. v. 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rdnr. 45, juris), kann der Kläger Rechtshängigkeitszinsen aus dem in der Hauptsache zugesprochenen Betrag, der den mit der Klageerhebung geltend gemachten Betrag nicht übersteigt, ab dem auf die Zustellung der Klage folgenden Tag beanspruchen (vgl. OLG Karlsruhe, Ur. v. 22.08.2023 – 8 U 271/21 –, Rdnr. 90, juris).

3. Die Berufung war im Hinblick auf die begehrte Zahlung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten zurückzuweisen. Allein auf der Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV kann neben dem Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens eine Erstattung oder Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten nicht verlangt werden (vgl. BGH, Ur. v. 16.10.2023 – VIa ZR 14/22, Rdnr. 13, juris).

Die Voraussetzungen des Verzugs nach Maßgabe der §§ 280 Abs. 1 und 2, 286 BGB lagen hinsichtlich des Differenzschadens zum Zeitpunkt des Anfalls der Gebühren nicht vor.



III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs.1 Satz 1 ZPO und berücksichtigt den Umstand, dass die Terminsgebühr im Berufungsverfahren nur nach einem Streitwert von bis zu 6.000,00 € angefallen ist.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Kläne

Kayser

Averbeck

**Vorstehende Abschrift stimmt mit  
der Urschrift wörtlich überein.**

**Rösner**, Justizangestellte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.

Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.