Oberlandesgericht Oldenburg

Im Namen des Volkes

Urteil

14 U 128/24

---

4 O 1935/23
Landgericht Oldenburg

In dem Rechtsstreit

Mercedes-Benz Group AG, vertreten durch den Vorstand, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart

- Beklagte und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen White & Case, Valentinskamp 70 / EMPORIO, 20355 Hamburg
Geschäftszeichen: [redacted]

gegen

[redacted]

- Kläger und Berufungsbeklagter -

Prozessbevollmächtigte:
Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin
Geschäftszeichen: [redacted]

hat das Oberlandesgericht Oldenburg – 14. Zivilsenat – durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Kläne, die Richterin am Oberlandesgericht Kayser und den Richter am Landgericht Averbeck auf die mündliche Verhandlung vom 06.03.2025 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das am 26.08.2024 verkündete Urteil des Landgerichts Oldenburg (4 O 1935/23) wie folgt abgeändert:

   Es wird festgestellt, dass sich der Rechtsstreit in Höhe von 706,02 € erledigt hat.

   Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits der ersten Instanz trägt der Kläger. Die Kosten des Rechtsstreits der zweiten Instanz tragen die Parteien jeweils zur Hälfte.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Von der Wiedergabe der tatsächlichen Feststellungen des Landgerichts und der Darstellung etwaiger Änderungen und Ergänzungen wird abgesehen (§ 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO).

II.

Die Berufung hat im tenorierten Umfang Erfolg.

A. Der Antrag des Klägers in der mündlichen Verhandlung vom 06.08.2025 ist dahin auszulegen, dass er festgestellt wissen will, dass sich der noch anhängige Rechtsstreit (und nicht der Berufungsrechtsstreit) erledigt hat.

B. Dem Kläger stand zum maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht am 26.08.2024 ein Zahlungsanspruch wegen eines Differenzschadens in Höhe von 706,02 € aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu. In dieser Höhe war die Klage zulässig und begründet.

Nach aktueller Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der sich der Senat anschließt, steht dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, Rdnr. 28, juris; EuGH, Urt. v. 21. März 2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111, juris).

1. Das vorliegend in Streit stehende Fahrzeug hat zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages mehrere Abschalteinrichtungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 aufgewiesen, und zwar eine temperaturgesteuerte AGR („Thermofenster“) (a.), eine Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung (KSR) (b.) sowie eine im Zusammenhang mit dem Online- und Füllstandsmodus stehende Funktion, die sog. Strategie A in vergleichbarer Ausführung (c.).

a. Die temperaturgesteuerte AGR stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung 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 Abschalteinrichtung 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. Juli 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. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 50, OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Oktober 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 von 12°C, oberhalb von 33°C und bei betriebswarmen Motor unterhalb von 0°C, handelt es sich um Betriebsbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Oktober 2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 31, juris; VG Schleswig, Urt. v. 20. Februar 2023 – 3 A 113/18, Rdnr. 267, 274, juris).

Die Temperatursteuerung 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 Abschalteinrichtung ausnahmsweise zulässig ist, lassen sich dem Vortrag der hierfür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten (vgl. dazu BGH, Urt. v. 26. Juni 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. Juli 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 Abschalteinrichtung erforderlich ist, um den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen

Schäden zu schützen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Juli 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. Juli 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. Juli 2022 – C-145/20 –, Rdnr. 65, juris; EuGH, Urt. v. 17. Dezember 2020 - C-693/18, Rn. 110; VG Schleswig, Urt. v. 20. Februar 2023 – 3 A 113/18, Rn. 302, juris; vgl. auch OLG Stuttgart, Urt. vom 19. Oktober 2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 30 - 37, juris).

b. 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. Oktober 2023 – 24 U 103/22 –, Rdnr. 41, juris; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 10. Oktober 2023 – 7 U 100/22 –, Rdnr. 75, juris; OLG Hamm, Urteil vom 1. September 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 19. März 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 vernünftigerweise zu erwarten sind, handelt es sich bereits aus diesem Grund um eine Abschalteinrichtung (OLG Stuttgart, Urteil vom 19. Oktober 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 NOx-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 1. September 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 Abschalteinrichtung 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. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, Rdnr. 51, juris).

c. Schließlich liegt mit Blick auf den SCR-Katalysator in der Schaltung zwischen Füllstands- und Onlinedosiermodus eine unzulässige Abschalteinrichtung.

Das ergibt sich bereits aus den Ausführungen der Beklagten, die die vom KBA beanstandete Funktionsweise der - verspäteten - Rückschaltung vom Online- in den Füllstandsmodus detailliert beschrieben hat. Wie die Ausführungen der Beklagten zur Wirkung des Updates zeigen, ist durch das Update zum einen der Wirkungsgrad des Onlinemodus erhöht worden. Zum anderen sind die Indikatoren, die für den Wechsel zwischen den Dosiermodi herangezogen werden, angepasst worden mit der Folge, dass der Onlinemodus unter normalen Betriebsbedingungen nur noch in Situationen verwendet wird, in denen der Füllstandsmodus im Vergleich keine erheblichen Emissionsverringerungen bringt. Daraus folgt, dass vor Aufspielen des Updates die Funktion des SCR-Katalysators im Onlinemodus mit einer Reduzierung der Wirksamkeit der Emissionsnachbehandlung verbunden war. Dass die Reinigungsleistung gleichwohl nicht unterhalb des bei der Prüfung Typ 1 im NEFZ gezeigten Niveaus gelegen haben soll, ist unerheblich, weil relativ zum Füllstandsmodus eine Reduzierung der Reinigungsleistung stattgefunden hat.

Die technischen Einwände der Beklagten gegen die Bewertung dieser Funktion als unzulässige Abschalteinrichtung verfangen nicht. Unterstellt, tatsächlich seien NOx-Messungen (vor allem aufgrund der behaupteten Kreuzsensitivität des Stickoxidsensors auch für Ammoniak) nur sehr ungenau möglich gewesen, folgt daraus nicht die Berechtigung, die sichere Vermeidung von Ammoniak-Schlupf gegenüber der Reinigungsleistung unter normalen Betriebsbedingungen zu priorisieren. Wenn die Forschung an einer neuen Technologie nur so weit gediehen ist, dass sie die gleichmäßige Reinigungsleistung unter normalen Betriebsbedingungen nicht sicherstellen kann, ist sie nicht hinreichend ausgereift, um zum Einsatz zu gelangen. Dass eine anderweitige Programmierung grundsätzlich möglich ist, zeigen die bereits erwähnten Ausführungen der Beklagten zur Wirkungsweise des Software-Update.

2. Die Beklagte handelte im Hinblick auf die KSR und die Steuerung des SCR-Katalysator auch schuldhaft. Ob die Beklagte auch hinsichtlich des sog. Thermofensters schuldhaft gehandelt hat, kann offen bleiben, weil dies bei der Bemessung des Differenzschadens nicht ins Gewicht fällt (siehe unten).

a. 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 Abschalteinrichtung 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. Juni 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. September 2023 – VIa ZR 1/23 –, Rn. 13, juris).

b. Den in der genannten Entscheidung genannten Anforderungen hat die Beklagte jedenfalls im Hinblick auf die KSR und die Steuerung des SCR-Katalysator 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. Juni 2023, VIa ZR 335/21, Rdnr. 63). Die hypothetische oder tatsächliche Genehmigung kann nur zum Nachweis der Unvermeidbarkeit herangezogen werden (BGH, aaO., Rdnr.65).

Es ist daher auch unerheblich, dass das KBA die KSR nicht als unzulässige Abschalteinrichtung bewertet hat.

3. Der Schaden des Klägers bestand in dem Minderwert des Fahrzeugs, der wegen des unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatzes einerseits und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatz andererseits auf eine Spanne zwischen 5 und 15 Prozent begrenzt sein muss (BGH, Urt. v. 26. Juni 2023, a.a.O, Rdnr. 73 ff.).

Aufgrund der dem Kläger zugeflossenen Vorteile in Form der gezogenen Nutzungen und des Restwerts des Fahrzeugs (vgl. BGH, Urt. v. 26.6.2023, IVa ZR 335/21, Rn. 80) kann dahinstehen, wie hoch der Minderwert des Fahrzeugs im konkreten Einzelfall war, denn der Restwert des Fahrzeugs und die gezogenen Nutzungen haben selbst den anzunehmenden Mindestschaden in Höhe von 5 % des Kaufpreises teilweise aufgezehrt.

Ausgehend von einer zu erwartenden Gesamtlaufleistung von 300.000 km (§ 287 ZPO) sind die vom Kläger bis zum 26.08.2024 gezogenen Nutzungen von 86.331 km mit insgesamt 9.947,60 € zu bewerten (Kaufpreis 28.000 €/ Restlaufleistung bei Kauf 243.000 km * gefahrene Kilometer 86.331 km).

Der Senat schätzt den Restwert des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht am 26.08.2024 aufgrund der von der Beklagten vorgelegten DAT-Abfrage vom 28.11.2024 (Anlage BK2) und des dort ausgewiesenen Händler-Einkaufspreises auf 17.346,38 €. Die DAT-Abfrage des Landgerichts hat der Senat deshalb nicht zur Grundlage seiner Schätzung gemacht, weil diese die spezifische Fahrzeugausstattung nicht berücksichtigt hat.

Die Addition von Nutzungsvorteilen und Restwert ergibt einen Betrag in Höhe von 27.293,98 €, der den Kaufpreis von 28.000,00 € um 706,02 € unterschreitet. In dieser Höhe war dem Kläger zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2024 ein Schaden entstanden.

Eine Berücksichtigung weiterer, aus dem Software-Update resultierender Vorteile ist nicht geboten. Das am 09.06.2021 aufgespielte Software-Update ist in dem vom Senat geschätzten Restwert berücksichtigt. Der von der Beklagten stillschweigend gesetzten Prämisse, wonach das Update - neben und zusätzlich zum Restwert - 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 Update ggf. signifikant gesunkene Stilllegungsgefahr führt zu einer wirtschaftlichen Aufwertung des Fahrzeugs (vgl. BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21 –, Rn. 18, juris), also zu einer Erhöhung des Wertes, nicht aber zu weiteren, hiervon unabhängig zu berücksichtigen-

den Vorteilen. Bei lebensnaher Betrachtung ist davon auszugehen, dass der Umstand, dass das Update aufgespielt ist bzw. zur Verfügung steht, bei der Ermittlung des Händlereinkaufspreises durch den DAT als wertbildender Faktor berücksichtigt worden ist.

Etwas Anderes ergibt sich auch nicht aus den von der Beklagten für ihre Rechtsauffassung angeführten Ausführungen des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 31. Juli 2024, VI ZR 910/21, Rdnr. 12, beck-online). Sie enthalten keine Vorgabe, die sich ggfls. aus dem Software-Update ergebende Werterhöhung zusätzlich zu dem - durch das Update bereits erhöhten – Restwert isoliert zu berücksichtigen.

4. Aufgrund der weiteren Nutzung des Fahrzeugs nach der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2024 hat der Kläger weitere Vorteile erhalten, die er sich im Rahmen des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss. Der Senat schätzt diese Vorteile auf mindestens 11.147,70 €. Nach der oben genannten Formel ergibt sich für die mit Schriftsatz vom 26.02.2025 mitgeteilte Laufleistung von 153.577 km zwar nur ein Nutzungsvorteil in Höhe von 11.128,21 €. Dabei ist allerdings unklar, bis zu welchem Zeitpunkt das Fahrzeug diese Laufleistung erreicht hat. Zumindest lag zwischen dem Zeitpunkt der Mitteilung und der mündlichen Verhandlung am 06.03.2025 ein Zeitraum von mehr als einer Woche, sodass der Senat nach seinem Schätzungsermessen gem. § 287 ZPO davon ausgeht, dass der Kläger zwischenzeitlich Nutzungsvorteile im Wert von 19,49 € erzielt hat. Nach Addition des inzwischen reduzierten Restwertes in Höhe von 16.852,30 € (siehe Anlage BK3) ergibt sich ein Betrag in Höhe von mindestens 28.000,00 €, sodass der Schaden des Klägers nunmehr vollständig aufgezehrt ist.

In Höhe von 706,02 € hat sich der Rechtsstreit daher in der Berufungsinstanz erledigt.

C. Die darüberhinausgehende Klage war zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht am 26.08.2024 jedenfalls deshalb unbegründet, weil ein - zu diesem Zeitpunkt nur noch geltend gemachter - etwaig bestehender Differenzschaden von mehr als 706,02 € aus den o.g. Gründen aufgezehrt war.

III.

Die Kostenentscheidung beruht hinsichtlich der Kosten der ersten Instanz auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO und hinsichtlich der Kosten der zweiten Instanz auf §§ 92 Abs. 1, 97 ZPO

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

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 543 Abs. 2 S. 1 ZPO).

Kläne Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht	Kayser Richterin am Oberlandesgericht	Averbeck Richter am Landgericht

Verkündet am 26.03.2025

[redacted] Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle