

1 U 46/25

4 O 202/21 LG Itzehoe

Verkündet am 11.03.2026



als Urkundsbeamtin der  
Geschäftsstelle

## Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht

### Urteil

### Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, Wallstraße 59,  
10179 Berlin

gegen

**Volkswagen AG**, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-  
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **GvW Graf von Westphalen Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft  
mbB**, Poststraße 9, 20354 Hamburg

hat der 1. Zivilsenat des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts durch den Vorsitzenden  
Richter am Oberlandesgericht Janssen, die Richterin am Oberlandesgericht Dr. Otten und den  
Richter am Oberlandesgericht Dr. Schramm auf Grund der mündlichen Verhandlung vom  
13.02.2026 für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Itzehoe vom 22.05.2025, Az.  
4 O 202/21, unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung des Klägers, wie folgt ab-  
geändert:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.933,75 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 13.03.2025 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Kläger 46 %, die Beklagte 54 %. Von den Kosten des Rechtsstreits in erster Instanz trägt der Kläger 88 %, die Beklagte 12 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 3.585,00 € festgesetzt.

## Gründe

### I.

Von der Darstellung des Tatbestands wird gem. § 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 ZPO abgesehen.

### II.

Die zulässige Berufung hat teilweise Erfolg.

1. Der Kläger kann zwar keinen Schadensersatz aus § 826 BGB wegen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte verlangen. Von einem sittenwidrigen Verhalten wäre auszugehen, wenn die Beklagte in eigenem Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes Fahrzeuge in den Verkehr gebracht hätte, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgaswerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten werden und dieser Umstand nicht nur zu einer Erhöhung der Umweltbelastung durch Stickoxide führte, sondern die Gefahr droht, dass bei einer Aufdeckung des Sachverhalts Betriebsbeschränkungen oder Untersagungen des Fahrzeugs drohen (BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 16). Das ist nicht festzustellen. Der Kläger hat nicht substantiiert dargelegt, dass die Verantwortliche der Beklagten in dem Fahrzeug bewusst unzulässige Abschaltvorrichtung eingesetzt haben.

Für die behauptete Lenkwinkelerkennung fehlt es an greifbaren Anhaltspunkten. Sie ist damit ins Blaue behauptet und prozessual unbeachtlich.

Soweit der Kläger eine Fahrkurvenerkennung mit der Folge unterschiedlicher Steuerung des NSK im NEFZ und außerhalb vorträgt, ist nicht dargelegt, dass die an die Fahrkurvenerkennung anknüpfende Steuerung des Abgasreinigungsverhaltens grenzwertkausal wäre. Anhaltspunkte für eine Täuschung der Genehmigungsbehörde mit dem Ziel, die EG-Typgenehmigung zu erhalten, bestehen damit nicht (vgl. BGH, Urteil vom 06.11.2023, VIa ZR 535/21, juris Rn. 11 m. w. N.).

Die vorgetragene Parameter für die Beeinflussung der AGR-Rate sind schließlich nicht prüfstandbezogen.

2. Der Kläger kann von der Beklagten allerdings Ersatz eines ihm entstandenen Differenzschadens in Höhe von 1.933,75 € aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verlangen.

Ein solcher Anspruch setzt voraus, dass der Hersteller schuldhaft eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und der Käufer deshalb einen Vermögensschaden erlitten hat (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 33 ff.).

a) Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausweist. Auf den Inhalt der zugrundeliegenden EG-Typgenehmigung kommt es dabei nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 34; Urteil vom 20.07.2023, III ZR 267/20, juris Rn. 26 ff.; Urteil vom 20.07.2023, III ZR 303/20, juris Rn. 20 f.). Maßgebend ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages (vgl. BGH, Urteil vom 10.07.2023, VIa ZR 1119/22, juris Rn. 13).

Dies ist hier der Fall. Das Fahrzeug ist mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgerüstet gewesen.

Eine Abschaltvorrichtung ist gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Bei der Subsumtion unter Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 ist auf die

Verwendung des Fahrzeugs unter Fahrbedingungen abzustellen, wie sie im gesamten Unionsgebiet und nicht nur in einzelnen Mitgliedstaaten üblich sind (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 50).

Nach Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 kann eine Abschaltvorrichtung schon dann vorliegen, wenn die Funktion nur eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems in Abhängigkeit von bestimmten Parametern verändert und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs verringert wird. Während in Bezug auf die Funktionsänderung auf Teile des Emissionskontrollsystems abgestellt werden kann, kommt es für die Wirkung der Funktionsänderung auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit an, etwa auf die kombinierte Wirkung von Abgasrückführung und -reinigung. Maßstab für die Frage der Zulässigkeit einer Funktionsveränderung in Abhängigkeit von bestimmten Parametern ist nach Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 nicht die Einhaltung des Grenzwerts, sondern die Wirksamkeit des unverändert funktionierenden Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs. In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems, und zwar jeweils unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs im gesamten Unionsgebiet. Ob die Grenzwerte unter den Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auch bei veränderter Funktion eingehalten würden, ist hingegen mit Rücksicht auf den Wortlaut des Art. 3 Nr. 10 der VO (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 VO (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 (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 51).

aa) Keine Abschaltvorrichtung liegt danach zwar in dem außen temperaturabhängigen Thermofenster, das innerhalb eines Temperaturbereichs von  $-24^{\circ}\text{C}$  bis  $+70^{\circ}\text{C}$  aktiv ist und erst außerhalb dieses Bereichs zum Motorschutz die Abgasrückführung unterbindet. Denn bei einem solchen Temperaturbereich wird die Wirksamkeit des in dem streitgegenständlichen Motor verbauten Thermofensters bzw. die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die im Unionsgebiet bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, nicht im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 verringert. Soweit der Kläger einen Temperaturbereich von  $20 - 30^{\circ}\text{C}$  behauptet, erfolgt dies ins Blaue, ohne hierfür Anhaltspunkte dargelegt zu haben.

bb) Auch die ursprünglich vorhandene Fahrkurvenerkennung begründet keinen Differenzschaden mehr, denn sie ist durch ein Update entfernt worden. Im Falle der nachträglichen Verbesserung des Fahrzeugs durch ein Software-Update kann damit eine Schadensminderung verbunden sein, wenn und soweit das Software-Update die Gefahr von Betriebsbeschränkungen signifikant reduziert und nicht seinerseits eine unzulässige Abschalteneinrichtung beinhaltet. Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

cc) Eine unzulässige Abschalteneinrichtung liegt jedoch in der von der Beklagten eingeräumten Korrektur der Abgasrückführungsrate aufgrund innermotorischer Messungen — danach unterliegt die AGR-Rate ständiger Anpassung je nach Motorzustand und Leistungsanforderungen — und der umgebungsdruckabhängigen Minderung der Abgasrückführung. Durch letztere wird die Abgasrückführung, die der Entstehung von Stickoxiden entgegenwirkt, bei Umgebungsluftdruckbedingungen, wie sie ab etwa 1.000 m über NN herrschen, gemindert.

Gegen die Beurteilung als Abschalteneinrichtung kann nicht angeführt werden, dass der Einsatz eines Fahrzeugs in dieser Höhenlage nicht dem zu erwartenden „normalen“ Fahrbetrieb, wie er in Art. 3 Ziff. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 vorausgesetzt werde, entspreche (OLG Frankfurt, Urteil vom 28.02.2025, 11 U 73/24, juris Rn. 66). Die Nutzung von Fahrzeugen in Höhen von über 1.000 m über dem Meeresspiegel gehört zu den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen (OLG Hamm, Urteil vom 29.10.2024, I-13 U 236/22, juris Rn. 17). Nach dem Vortrag der Beklagten ist der geringere Luftdruck in Höhenlagen auch nur ein Beispiel für eine stattfindende Erhöhung der Frischluftzufuhr und damit Absenkung der Abgasrückführungsrate.

Hinreichende Gründe für die ausnahmsweise Zulässigkeit dieser Funktion legt die Beklagte nicht dar. Soweit die Beklagte vorträgt, dass angesichts des geringeren Gehalts an Luftmolekülen in dünner Luft das Volumen an Frischluft im Brennraum erhöht werden müsse, weshalb weniger Raum für die Abgasrückführung bleibe, genügt dies für eine Rechtfertigung nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der VO (EG) Nr. 715/2007 nicht. Damit ist nicht dargetan, dass es keine ganz andere technische Möglichkeit gibt, die AGR-Rate unverändert hoch zu halten. Eine Abschalteneinrichtung ist aber nur dann „notwendig“ im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der VO (EG) Nr. 715/2007, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (vgl. EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-128/20, juris Rn. 69).

Zum anderen kann eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre, nicht im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der VO (EG) Nr. 715/2007 notwendig sein (EuGH, Urteil vom 14.07.2022, C-145/20, juris Rn. 74 ff).

Ebenso wenig können die innermotorischen Korrekturfaktoren nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 a) der VO (EG) Nr. 715/2007 als notwendig angesehen werden. Die Beklagte legt deren Ausgestaltung bereits nicht näher dar. Auch wenn die Anpassungen technisch bedingt unvermeidbar sein sollten, würde daraus nur folgen, dass das von der Beklagten verwendete Emissionskontrollsystem zur Abgasreinigung unter den im Unionsgebiet üblichen Bedingungen ungeeignet ist (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 18.12.2025, 2 U 96/22, juris Rn. 93).

b) Auch die Erwerbskausalität liegt vor. Regelmäßig kann sich der Erwerber eines Fahrzeuges bei der Inanspruchnahme des Herstellers nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV auf den Erfahrungssatz stützen, dass er den Kaufvertrag zu diesem Kaufpreis nicht geschlossen hätte, wenn er Kenntnis von der dem Fahrzeug anhaftenden Stilllegungsgefahr gehabt hätte (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 55 f.).

Die Anwendung dieses Erfahrungssatzes kann in Frage stehen, wenn der Fahrzeughersteller vor Abschluss des Kaufvertrages sein Verhalten geändert und die Ausrüstung der in Rede stehenden Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in einer Art und Weise bekannt gegeben hat, die einem objektiven Dritten die mit dem Kauf eines solchen Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken verdeutlichen muss. Dies darzulegen und zu beweisen ist wiederum Sache des Fahrzeugherstellers (BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 57). Eine solche Verhaltensänderung hat die Beklagte nicht dargelegt. Sie liegt auch nicht darin, dass die Beklagte die umgebungsdruckabhängige Steuerung der Abgasrückführung gegenüber der Typengenehmigungsbehörde in den Erläuterungen ihrer Emissionsminderungsstrategien offengelegt haben will. Denn damit geht keineswegs einher, dass Dritte in der Rolle als mögliche Erwerber des Fahrzeuges über die rechtlichen Risiken, die mit dem Erwerb eines Fahrzeuges mit einem Motor der Baureihe EA 288 verbunden sind, aufgeklärt worden wären. Erklärungen gegenüber der Typengenehmigungsbehörde, die ihrerseits zum Stillschweigen verpflichtet ist, sind nicht geeignet, die Erwerbskausalität in Frage zu stellen.

c) Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt. Dass die Beklagte fahrlässig gehandelt hat, wird vermutet. Der Fahrzeughersteller muss, wenn er eine Übereinstimmungsbescheini-

gung trotz der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgegeben und dadurch §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV verletzt hat, Umstände darlegen und beweisen, die sein Verhalten ausnahmsweise nicht als fahrlässig erscheinen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 59).

Solche Umstände hat die Beklagte nicht dargelegt. Sie macht zwar geltend, dass es bereits an einem fahrlässigen Verhalten fehle, weil für die für sie handelnden Personen objektiv nicht vorhersehbar gewesen sei, dass ihr Verhalten dereinst von einem Gericht als pflichtwidrig beurteilt werden könne. Nach der damaligen Verwaltungspraxis der Typengenehmigungsbehörden, der Gerichtspraxis und nach dem damaligen Stand der Wissenschaft und Technik seien die Funktionen als zulässig anzusehen gewesen. Dieses Vorbringen ist aber nicht geeignet, den Verschuldensvorwurf in Frage zu stellen. Denn daraus ergibt sich nicht, dass es objektiv unvorhersehbar gewesen sein könnte, dass die hier in Rede stehende Beurteilung der Absenkung der Abgasrückführung als unzulässig eingestuft werden könnte.

Die Beklagte kann sich auch nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen. Denn die Unvermeidbarkeit spielt erst dann eine Rolle, wenn ein Irrtum über die Rechtmäßigkeit festgestellt werden kann (BGH, Urteil vom 25.09.2023, VIa ZR 1/23, juris Rn. 14). Die Beklagte hat lediglich technische Überlegungen zur Steuerung der AGR-Rate mitgeteilt, aber nicht konkret vorgetragen, welche ihrer verantwortlichen Organe über die Rechtmäßigkeit der Verwendung von Abschaltvorrichtungen geirrt haben.

d) Den Differenzschaden schätzt der Senat gem. § 287 Abs. 1 BGB auf 10 % des Kaufpreises, mithin 2.390,00 €. Hierfür ist maßgeblich, dass mit der Beeinflussung der Abgasrückführung abhängig von innermotorischen Zuständen und der Umgebungsdrucktemperatur mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen vorliegen, hinsichtlich derer die Beklagte ein Fahrlässigkeitsvorwurf trifft. Das Risiko von Betriebseinschränkungen ist allerdings nur gering gewesen, es war lediglich nicht auszuschließen, dass es zu Nachrüstungsmaßnahmen kommen würde, die eine Fahrzeughalter eine Mitwirkung verlangt hätten.

Auf den Differenzschaden sind im Wege der Vorteilsausgleichung die Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs nach den Grundsätzen für die Berechnung des sogenannten kleinen Schadensersatzanspruchs anzurechnen (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023, VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245, Rn. 80).

Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlt-

ter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) übersteigen (BGH, Urteil vom 26.06.2023, Via ZR 335/21, BGHZ 237, 245 Rn. 80).

Bei Zugrundelegung einer bei dem Motortyp erfahrungsgemäß insgesamt zu erwartenden Laufleistung von 250.000 km ergibt sich ein vom Kläger erzielter Nutzungswert von 14.466,25 €:

Gefahrene Kilometer:  $156.000 - 11.855 = 144.145$  km.

Vom Kläger bei Kauf zu erwartende Laufleistung:  $250.000 - 11.855 = 238.145$  km.

Für den Restwert des Fahrzeugs sind 7.500,00 € anzusetzen, denn zu diesem Wert hat der Kläger das Fahrzeug in Zahlung gegeben. Soweit dieser Betrag unterhalb des Verkehrswertes liegen sollte, trafe den Kläger kein Mitverschulden, denn es ist ihm nicht vorwerfbar, dass er bei Kauf eines Neuwagens der Beklagten bei der Inzahlunggabe des Gebrauchtwagens auf die Wertangabe des Vertragshändlers der Beklagten vertraut hat. Im Übrigen könnte der Kläger den von der Beklagten vorgetragene Händlerverkaufswert als privater Veräußerer regelmäßig nicht erzielen kann, so dass ein Abschlag vorzunehmen wäre (OLG Karlsruhe, Urteil vom 20.08.2025, 8 U 239/22, juris Rn. 29).

Im Ergebnis ergibt sich eine Summe von Nutzungsvorteilen und Restwert von  $14.466,25 + 7.500,00 = 21.966,25$  €. Es verbleibt ein nicht kompensierter Schaden in Höhe von  $23.900,00 - 21.966,25 = 1.933,75$  €.

e) Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten kann der Kläger nicht ersetzt verlangen. 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 vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nicht verlangt werden (BGH, Urteil vom 16.10.2023, VIa ZR 14/22, juris Rn. 13).

f) Der Zinsanspruch folgt aus § 291 BGB, allerdings nicht bereits ab Klageerhebung, sondern erst ab Geltendmachung des Differenzschadens mit Antragstellung in der mündlichen Verhandlung vom 13.03.2025; eine vorherige Zustellung des Schriftsatzes vom 06.03.2025 ist aus der Akte nicht festzustellen.

3. Die vom Kläger beantragte Vorlage an den EuGH ist nicht veranlasst. Die Frage der Anrechnung von Nutzungsvorteilen und Restwert auf den Schaden ist in der Rechtsprechung des EuGH geklärt. Das Unionsrecht hindert nicht daran, auf den Schadensersatzbetrag, der dem Erwerber eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeugs geschuldet wird, einen Betrag anzurechnen,

der dem Vorteil der Nutzung dieses Fahrzeugs entspricht, sofern eine angemessene Wiedergutmachung für den erlittenen Schaden darstellt nicht unmöglich gemacht oder unangemessen erschwert wird (EuGH, Urteil vom 01.08.2025, C666/23, Rn. 107).

4. Den nach Schluss der mündlichen Verhandlung eingegangenen Schriftsatz des Klägers vom 06.03.2026 hat der Senat zur Kenntnis genommen. Eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung ist nicht veranlasst.

5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

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

Janssen  
Vorsitzender Richter  
am Oberlandesgericht

Dr. Otten  
Richterin  
am Oberlandesgericht

Dr. Schramm  
Richter  
am Oberlandesgericht