



Landgericht Braunschweig
Geschäfts-Nr.:
6 O 58/16

Verkündet am 29.12.2016

xxx, Just.-Ang.
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

des xxx,

Kläger

Prozessbevollmächtigter:

xxx,

gegen

xxx,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

xxx

hat die 6. Zivilkammer des Landgerichts Braunschweig auf die mündliche Verhandlung vom 21.11.2016 durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht xxx als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 30.837,75 € zu zahlen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.02.2016, und zwar Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübergabe des Pkw VW Tiguan 2,0 L TDI, Fahrzeugidentifikationsnummer xxx.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Erfüllung ihrer Verpflichtung zur Rücknahme des Fahrzeugs gemäß Ziffer 1 dieses Urteils in Annahmeverzug befindet.
3. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.
4. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages vollstreckbar.
7. Der Wert wird im Beschlusswege auf die bis 35.000 € festgesetzt

Tatbestand

Der Kläger verlangt Zahlung nach Rücktritt von einem Pkw-Kaufvertrag, den er mit der Beklagten, der Herstellerin des Fahrzeugs, geschlossen hatte.

Im August 2012 erwarb der Kläger einen VW Tiguan bei der Beklagten zu einem Kaufpreis von 37.307,12 €. In dem Pkw ist ein Dieselmotor Typ EA 189 eingebaut. Für die Einzelheiten des Vertrages und insbesondere die Beschreibung des betreffenden Fahrzeugs wird auf die Auftragsbestätigung vom 08.08.2012, Ablichtung Anlage K 1, Blatt 5 folgende, Bezug genommen.

Unter dem 18.11.2015 wies der Kläger die Beklagte darauf hin, dass von amerikanischen Emissionsbehörden (EPA und CARB) bei Straßentests unplausible Emissionsabweichungen gegenüber Prüfstandläufen festgestellt worden seien. Der im Pkw des Klägers eingebaute Dieselmotor des Typs EA 189 sei von einer Software betroffen, die Stickoxidwerte im Prüfstandlauf (NEFZ) optimiere. Des Weiteren seien die CO₂-Werte offensichtlich bewusst gefälscht worden und stimmten nicht mit den Prospektangaben überein. Die Beklagte wurde unter Fristsetzung bis zum 04.12.2015 aufgefordert, die beiden Mängel zu beseitigen und innerhalb dieser Frist eine schriftliche und rechtsverbindliche Erklärung abzugeben, dass durch die Mängelbeseitigungsmaßnahme weder eine Leistungsminderung noch eine Erhöhung des Spritverbrauchs eintreten wird, dass sich keinerlei weiterfressende Mängel herausstellen werden, sei es rechtlicher oder tatsächlicher Art, dass dem Kläger für die Dauer der Mängelbeseitigung ein adäquates Ersatzfahrzeug kostenlos zur Verfügung gestellt und dass die Beklagte einen etwaigen merkantilen Minderwert beim Weiterverkauf erstatten werde. Für den Fall der Fristversäumung wurde angekündigt, dass der Kläger von dem Kaufvertrag zurücktreten werde. Für die Einzelheiten dieses Schreibens wird auf die Anlage K2, Blatt 7 folgende, verwiesen.

Mit Schreiben vom 09.12.2015 wurde für den Kläger unter Hinweis auf den Fristablauf der Rücktritt von dem Kaufvertrag erklärt. Höchst vorsorglich wurde die auf den Kaufvertrag gerichtete Willenserklärung des Mandanten wegen arglistiger Täuschung nach

§ 123 BGB angefochten, und zwar unter Bezugnahme auf eine angeblich vorsätzliche Täuschung seitens der Beklagten hinsichtlich der Abgaswerte, insbesondere hinsichtlich der CO₂-Werte.

Mit Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes vom 01.06.2016 hat die Beklagte für Fahrzeugtypen des sogenannten Cluster 6 (unter anderem Verkaufsbezeichnung VW Tiguan) die Bestätigung erhalten, dass die vorgesehene Änderung der Applikationsdaten geeignet sei, die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen, nachdem die Beklagte mit Bescheid vom 14.10.2015 verpflichtet worden war, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA 189 EU5 die unzulässige Abschalteneinrichtung zu entfernen und den Nachweis zu führen, dass nach Entfernen der unzulässigen Abschalteneinrichtung alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden. Für die Einzelheiten des Bescheids vom 01.06.2016 wird auf die Anlage B1, Blatt 45 folgende, Bezug genommen. Dem Kläger ist seitens der Beklagten im Juni 2016 eine entsprechende Nachbesserung angeboten worden. Er hat von diesem Angebot bislang keinen Gebrauch gemacht. Das Fahrzeug wird von ihm noch gefahren. Am Tag der mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug eine Fahrleistung von 60.693 km auf, was unstreitig geworden ist.

Der Kläger hält das Fahrzeug für mangelhaft. Er trägt weiter vor, bei den Verhandlungen und den Vertragsabschluss habe der damals aktuelle Prospekt der Beklagten Stand Juni 2011 vorgelegen, ebenso der Prospekt „Technik und Preise“ (Stand 27.10.2012). Letzterer sehe konkrete Abgas- und Verbrauchswerte vor, nämlich innerorts 6,9 (gemeint offensichtlich Liter Kraftstoffverbrauch auf 100 km), außerorts 5,5, kombiniert 6,0. Sofern der Kunde eine Nachbesserung des Fahrzeugs ablehne, komme es zwingend zu einer Fahrzeugstilllegung durch die verantwortliche Zulassungsstelle.

Der Kläger behauptet ferner, durch die Nachbesserung im Wege eines geplanten Software-Update werde es zu einem Leistungsverlust von über 10 Prozent und zu einer Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs um mindestens 15-20 Prozent kommen, so dass von einer Behebung des Mangels nicht die Rede sein könne. Auf den bisherigen Stickstoffausstoß habe die modifizierte Software ebenfalls keine messbare (gemeint: reduzierende) Auswirkung. Nach Auffassung des Klägers handelt es sich auch um einen weiterfressenden Mangel, sodass die von Beklagtenseite angebotene Nachbesserung nicht das erwünschte Ziel erreichen werde.

Der Kläger ist außerdem der Auffassung, ihm stünde ein Anspruch auf Rückgewähr des Kaufpreises nach Anfechtung des Vertrages wegen arglistiger Täuschung gemäß § 123 BGB sowie ein Anspruch auf Schadenersatz aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB zu, weil der Mangel bzw. die Täuschung über die Abgaswerte der Konzernspitze und auch dem seinerzeitigen Vorstand, xxx, bekannt gewesen sei. Ansonsten sei sein sofortiger Rücktritt nicht erklärbar. Insofern vertritt der Kläger ferner die Auffassung, im vorliegenden Fall komme es wegen eines Organverschuldens zu einer Umkehr der Beweislast, da es sich bei der Beklagten um einen weltweit tätigen Großkonzern handelt. Wenn die Beklagte behauptet, der Vorstand habe keine Kenntnis gehabt und auch keine intensiven Nachforschungen betrieben, könne dies jedenfalls nicht zulasten des Klägers gehen. In Fällen, in denen ein Großkonzern betroffen sei, die Täuschung aber über wesentliche Umstände feststehe, müsse in Analogie zum Arzthaftungsrecht die Beweislast den Konzern treffen.

Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 31.727,04 € zu zahlen zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozent über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19.12.2015, Zug um Zug gegen Herausgabe des Pkw VW Tiguan 2,0 L TDI, Fahrzeugidentifikationsnummer xxx.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1474,89 € zu zahlen zuzüglich 5 Prozent Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt im Wesentlichen vor:

Vor Erwerb des Fahrzeugs sei über die Themen Schadstoffausstoß oder Emissionsklasse nicht gesprochen worden. Der Kläger habe auch nicht zum Ausdruck gebracht, dass er ein Interesse an diesen Themen gehabt hätte.

Die Beklagte ist der Auffassung, infolge des Einsatzes einer Software in den Dieselmotoren des Typs EA 189 sei das betreffende Fahrzeug nicht mangelhaft, weil es technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei. Es könne uneingeschränkt im Straßenverkehr genutzt werden, verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen, und der Kläger könne das Fahrzeug nach wie vor in den für die Emissionsklasse vorgesehenen Umweltzonen nutzen. Feststellungen der US-amerikanischen Behörden zu Fahrzeugen auf dem US-Markt seien für europäische Fahrzeuge irrelevant, da die in Europa eingesetzten Dieselmotoren des Typs EA 189 sich von diesen Motoren im Hinblick auf ihre technische Ausführung unterscheiden.

Dennoch würden sämtliche Fahrzeuge mit Dieselmotor auf Kosten der Beklagten technisch überarbeitet. Aus dieser Überarbeitung könne jedoch nicht geschlossen werden, das Fahrzeug sei ohne Update mangelhaft. Die Bereitschaft der Beklagten zu einer technischen Überarbeitung beruhe vor allem auf der unternehmenspolitischen Verantwortung, die die Beklagte für ihre Kunden wahrnehmen möchte.

Nachdem das Kraftfahrtbundesamt am 01.06.2016 das technische Update für das streitgegenständliche Fahrzeugmodell freigegeben hat, könne die technische Maßnahme bei einer Vertragspartnerin der Beklagten durchgeführt werden. Das betreffende Fahrzeug werde ein reines Software-Update erhalten. Die dafür erforderlichen Arbeiten würden rund eine halbe Stunde dauern. Auch die Kosten der vorgesehenen technischen Überarbeitung seien gering und würden sich auf deutlich weniger als 100 € belaufen. Vor diesem Hintergrund ist die Beklagte der Auffassung, ein Rücktrittsrecht des Klägers sei jedenfalls nach § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB ausgeschlossen, weil die angebliche Pflichtverletzung als unerheblich anzusehen sei.

Die von Klägerseite gesetzte Frist zur Abhilfe von 2 Wochen sei zu kurz bemessen und nicht angemessen, da eine Vielzahl von Fahrzeugen und Motorvarianten von den Maßnahmen betroffen seien, deren Durchführung eine Gesamtkoordination und einen abgestimmten Zeitplan erfordere. Die Vornahme der technischen Maßnahmen durch die Beklagte erfolge dabei in enger Abstimmung mit dem Kraftfahrtbundesamt.

Die Beklagte habe den Kläger nicht getäuscht, insbesondere nicht hinsichtlich des Vorliegens einer Typengenehmigung, da das Fahrzeug über eine wirksame EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse EU 5 verfüge. Der Kläger habe auch nicht

schlüssig dargelegt, aufgrund welcher Tatsachen die Beklagte vorsätzlich vermeintlich falsche Angaben zu Eigenschaften des streitgegenständlichen Fahrzeugs gemacht haben soll. Der Vorstand der Beklagten habe zum relevanten Kaufzeitpunkt im Jahr 2012 von der behaupteten Manipulation des Schadstoffausstoßes keine Kenntnis gehabt. Welche einzelnen Mitarbeiter der Beklagten auf nachgeordneten Hierarchieebenen bereits früher Kenntnis von den in Rede stehenden Vorgängen gehabt hätten, sei Gegenstand einer externen Untersuchung, die von der Beklagten eingeleitet worden sei, aber aufgrund des umfangreichen Datenmaterials noch nicht habe abgeschlossen werden können.

Bei lebensnaher Betrachtung könne auch für die Kaufentscheidung allenfalls das Vorliegen der EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse Euro 5 sowie die Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs von Bedeutung gewesen sein. Die erforderliche Typengenehmigung liege jedoch tatsächlich – wie dargestellt – vor. Wesentliche Beeinträchtigungen, die eine völlige Abstandnahme vom Vertrag bei Kenntnis von der Software nachvollziehbar mache, seien vom Kläger weder vorgetragen worden noch ersichtlich.

Soweit der Kläger behauptet, ihm hätten zur Zeit des Vertragsabschlusses bestimmte Prospekte der Beklagten vorgelegen, bestreitet die Beklagte diese Tatsache sowie die Behauptung, die Prospektangaben seien für die Kaufentscheidung des Klägers kausal geworden. Bereits aus dem Vortrag des Klägers sei nämlich nicht ersichtlich, welche Angaben in diesen angeblichen Prospekten überhaupt getroffen worden seien. Das bloße Auflisten von Zahlen reiche nicht aus. Gleiches gelte sinngemäß für die Behauptung des Klägers, das betroffene Fahrzeug müsse eigentlich sofort stillgelegt werden, da die Betriebserlaubnis lediglich erschlichen sei.

Für die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist insgesamt zulässig und auch in ganz überwiegenden Umfang begründet.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Rückgewähr des gezahlten Kaufpreises abzüglich eines Nutzungersatzes, d.h. insgesamt auf Zahlung in zuerkannter Höhe nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Pkw, sowie Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzuges.

1. Der Zahlungsanspruch hat seine Grundlage § 346 Abs. 1 BGB in Verbindung mit §§ 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2, 437 Nr. 2, 440, 323 BGB.

Zwischen den Parteien ist ein Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Pkw zustande gekommen.

Das erkennende Gericht schließt sich der Auffassung an, dass die in dem Pkw installierte Software zur Beeinflussung der Emissionen im Testbetrieb einen Sachmangel im Sinne des § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB darstellt.

Nach dieser Vorschrift ist die Kaufsache frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Dabei darf im vorliegenden Fall für die Entscheidung offen bleiben, ob sich der verkaufte Pkw mit dem eingebauten Dieselmotor des Typs EA 189 für den Fahrbetrieb und somit für die gewöhnliche Verwendung eignet. Denn ein Sachmangel liegt hier bereits deshalb vor, weil das Fahrzeug ein Software-Update durchlaufen muss, um insbesondere die entsprechenden Auflagen des Kraftfahrtbundesamtes zu erfüllen und dadurch die Gefahr zu vermeiden, die Betriebserlaubnis zu verlieren. Mit Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes vom 01.06.2016 hat die Beklagte für Fahrzeugtypen des sogenannten Cluster 6 (unter anderem Verkaufsbezeichnung VW Tiguan) die Bestätigung erhalten, dass die vorgesehene Änderung der Applikationsdaten geeignet sei, die Vorschriftenmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen, nachdem die Beklagte mit Bescheid vom 14.10.2015 verpflichtet worden war, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA 189 EU5 die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und den

Nachweis zu führen, dass nach Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtung alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden.

Nach den Vorgaben des Kraftfahrtbundesamtes muss danach also die fahrzyklusabhängige Umschaltung beseitigt werden, und die Abgasrückführung darf sowohl auf dem Prüfstand als auch im Straßenbetrieb nur noch in einem einheitlichen Modus betrieben werden. Aus den beiden Bescheiden des Kraftfahrtbundesamtes ergibt sich zum einen, dass das Fahrzeug mit der vorhandenen Abschaltvorrichtung nicht den geltenden Vorschriften entspricht, und zum anderen, dass die Maßnahmen auf zwingenden Auflagen des Kraftfahrtbundesamtes beruhen, nicht freiwilliger Natur sind (vergleiche zum letzteren auch LG Frankenthal, Urteil vom 12.05.2016 zu 8 O 208/15, Rn. 21, juris; LG Oldenburg, Urteil vom 01.09.2016 zu 16 O 790/16, Rn. 26, juris).

Auch wenn die Beklagte das Vorbringen des Klägers zu den Schadstoffwerten im vorliegenden Fall bestritten hat, ist der Einbau der Software selbst im Übrigen unstrittig. Nach Überzeugung des Gerichts führt dies auch zu einem Einfluss auf die Schadstoffwerte, was durch die Vorgehensweise des Kraftfahrtbundesamtes zumindest indirekt bestätigt wird. Anderenfalls macht im Übrigen eine entsprechende Umschaltsoftware auch keinen Sinn. Dagegen besteht bei einem Pkw, bei dem eine solche Software zur Manipulation nicht eingesetzt wird, zunächst die Gewähr dafür, dass schädliche Emissionen im Straßenverkehr genauso effektiv wie auf dem Prüfstand vermieden werden. Ein Käufer eines entsprechend zugelassenen Fahrzeugs darf aber annehmen, dass das Fahrzeug hinsichtlich des Schadstoffausstoßes die für die Emissionsklasse Euro 5 vorgegebenen Grenzwerte auch tatsächlich einhält. Diese Erwartung wird enttäuscht durch den Umstand, dass das Ergebnis im Prüfstand nur aufgrund einer speziellen, in dem Fahrzeug verbauten Software erzielt wird, die den künstlichen Fahrzyklus erkennt und in einen Betriebsmodus schaltet, der den Stickoxidausstoß reduziert (siehe zum Sachmangel OLG Hamm, Beschluss vom 21.06.2016 zu 28 W 14/16, Rn. 28, juris; OLG Celle, Beschluss vom 30.06.2016 zu 7 W 26/16, Rn. 6, juris; LG Krefeld, Urteil vom 14.09.2016 zu 2 O 83/16, Rn. 22, juris; LG Oldenburg, am anderen Orte, Rn. 26, juris; LG Braunschweig, Urteil vom 12.10.2016 zu 4 O 202/16).

Der Kläger hat der Beklagten eine ausreichende Frist zur Nacherfüllung gesetzt. Zwar ist die mit Schreiben vom 18.11.2015 gesetzte Frist unter Berücksichtigung sämtlicher

Umstände als zu kurz zu bewerten und nicht angemessen. Es ist jedoch anerkannt, dass durch eine zunächst nicht angemessene Fristsetzung die angemessene Frist in Gang gesetzt wird (unter anderem BGH, Urteil vom 21.06.1985 zu V ZR 134/84 mit weiteren Nachweisen; Grüneberg, in: Palandt, § 323 BGB Rn. 14). Selbst wenn man davon ausgeht, dass der vorgerichtlich erklärte Rücktritt vor diesem Hintergrund verfrüht erfolgt ist, liegt jedoch in der Klageerhebung (sowie in dem Stellen der Anträge) konkludent eine erneute Erklärung des Rücktritts, die dann nicht mehr als verfrüht anzusehen ist. Die im vorliegenden Fall im Juni 2016 schriftlich angebotene Nachbesserung erfolgte jedenfalls zu spät. Dies gilt insbesondere auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Software bewusst in einer Vielzahl von Motoren eingesetzt worden war, sodass es auf der Hand lag, dass bei Bekanntwerden dieses Umstandes auch eine große Zahl von Kunden betroffen sein würde, sodass die Beklagte sich zumindest theoretisch auf diesen Fall hätte einstellen können. Dies ist aber offensichtlich nicht geschehen

Der Mangel ist nicht als unerheblich im Sinne des § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB anzusehen. Danach ist ein Rücktritt ausgeschlossen, wenn der Schuldner eine Schlechtleistung erbracht hat, die Pflichtverletzung jedoch unerheblich ist. Im vorliegenden Fall darf offenbleiben, ob die Kosten für die Behebung des Mangels durch Aufspielen einer neuen Software sich in dem von Beklagtenseite genannten Bereich bewegen. Deshalb bedarf es insoweit auch keiner weiteren Feststellungen. Die Kosten der Mängelbeseitigung sind nämlich für die nach der vorgenannten Norm durchzuführende Interessenabwägung nicht allein maßgeblich. Vielmehr ist aufgrund einer umfassenden Interessenabwägung nach Maßgabe der Umstände des Einzelfalles zu differenzieren, ob ein behebbarer bzw. unbehebbarer Mangel vorliegt (BGH, Urteil vom 28.05.2014 zu VIII ZR 94/13, juris). Ist der Mangel behebbar, soll zwar zunächst insbesondere auf das Verhältnis der Beseitigungskosten zum Kaufpreis abgestellt werden (BGH, ebenda). Allerdings ist zum einen zu beachten, dass die Entwicklungsprozesse bei der Beklagten für die Beseitigung des Mangels erhebliche Zeit in Anspruch genommen haben (für den vorliegenden Fahrzeugtyp lag zwischen der Aufforderung des Kraftfahrtbundesamtes und dem Bescheid vom 01.06.2016 ein Zeitraum von rund einem Dreivierteljahr. Der erhebliche zeitliche Aufwand für die Beseitigung des Mangels spricht deshalb eindeutig dagegen, dass die Pflichtverletzung der Beklagten unerheblich ist. Zum anderen ist aus Sicht des Gerichtes zu berücksichtigen, dass die Verwendung der Software bewusst

erfolgt war, wobei es in diesem Zusammenhang nicht darauf ankommt, wie groß der Personenkreis bei der Beklagten war, der in die Entscheidungsfindung hinsichtlich der Verwendung eingebunden war bzw. dem die Verwendung bekannt war. Denn es stellt einen Widerspruch dar, den Mangel vorsätzlich herbeizuführen und andererseits die Pflichtverletzung als unerheblich zu bezeichnen.

Der Höhe nach ergibt sich der Anspruch unter Berücksichtigung der von dem Kaufpreis gemäß §§ 346 Abs. 1, 323 Abs. 1 BGB abzuziehenden Nutzungsentschädigung in Höhe von 6469,37 €, die das Gericht nach Maßgabe der Berechnung des Klägers Seite 4 der Klageschrift bemessen hat. Die Berechnung folgt nämlich einer in Rechtsprechung und Literatur wohl herrschenden, zumindest jedoch weit vertretenen Formel. Die eingesetzte Kilometerleistung von 350.000 erscheint bei einem Dieselmotor angemessen und ist auch von Beklagenseite nicht bestritten worden. Allerdings ist infolge der Verfahrensdauer eine höhere Fahrleistung von 60.693 km am Tag des Schlusses der mündlichen Verhandlung zu berücksichtigen, was zu einer etwas höheren Nutzungsentschädigung führt, sodass die Klage im Ergebnis in geringem Umfang abzuweisen war.

Auf die Frage, ob sich das Zahlungsverlangen auch auf Bereicherungsrecht (infolge Anfechtung wegen arglistiger Täuschung) bzw. auf einen Schadensersatzanspruch stützen lässt, kommt es nach dem Vorstehenden nicht an.

2. Der Klageantrag zu 2. ist ebenfalls begründet, da sich die Beklagte gemäß § 293 BGB im Verzug der Annahme befindet, nachdem der Kläger sowohl den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt als auch der Sache nach die Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs angeboten hat.

3. Der Anspruch auf Zahlung von Zinsen folgt in zuerkanntem Umfang aus §§ 291, 288 BGB. Hinsichtlich der weitergehenden Zinsforderung und hinsichtlich eines Anspruchs auf Zahlung vorgerichtlicher Kosten ist die Klage dagegen unbegründet, weil der vom Kläger vorgerichtlich erklärte Rücktritt nach den Ausführungen zu Ziffer I.1 des Urteils noch keine Verzugsfolgen auslösen konnte.

II.

Die Kostenentscheidung hat ihre Grundlage in §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 269 Abs. 3 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

Der Wert beläuft sich auch unter Berücksichtigung des Feststellungsantrages in der Gebührenstufe bis 35.000 €.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Entscheidung über die Festsetzung des Streitwertes kann mit der Beschwerde angefochten werden. Sie ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache rechtskräftig geworden ist oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Braunschweig, 38100 Braunschweig, Münzstraße 17 eingeht.

Wird der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung der Festsetzung bei dem Gericht eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 € übersteigt oder das Gericht die Beschwerde in diesem Beschluss zugelassen hat.

Beschwerdeberechtigt ist, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Beschwerde wird durch Einreichung einer Beschwerdeschrift oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle des genannten Gerichts eingelegt. Sie kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichts erklärt werden, wobei es für die Einhaltung der Frist auf den Eingang bei dem genannten Gericht ankommt. Sie ist von dem Beschwerdeführer oder seinem Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Die Beschwerde muss die Bezeichnung des angefochtenen Beschlusses sowie die Erklärung enthalten, dass Beschwerde gegen diesen Beschluss eingelegt wird. Soll die Entscheidung nur zum Teil angefochten werden, so ist der Umfang der Anfechtung zu bezeichnen.

XXX