

BL_GERICHTE 400 13 209 vom 12. November 2013

BL Gerichte, 2013-11-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bl_gerichte_400_13_209

FR: BL_GERICHTE 400 13 209 du 12 novembre 2013

IT: BL_GERICHTE 400 13 209 del 12 novembre 2013

Regeste

Obligationenrecht allg.; Forderung

Erwägungen

E. 1

Gegen erstinstanzliche Endentscheide kann gemäss Art. 308 Abs. 1 lit. a ZPO Berufung erhoben werden, wobei in vermögensrechtlichen Angelegenheiten die Berufung gemäss Art. 308 Abs. 2 ZPO nur zulässig ist, wenn der Streitwert der zuletzt aufrechterhaltenen Rechts-begehren mindestens CHF 10'000.00 beträgt. Die Berufung ist schriftlich und begründet innert 30 Tagen seit Zustellung des begründeten Entscheides bei der Rechtsmittelinstanz einzureichen (Art. 311 Abs. 1 ZPO). Im vorliegenden Fall ist der Streitwert erreicht. Dem Kläger wurde am 02.07.2013 der begründete Entscheid des Bezirksgerichtspräsidenten Laufen vom 15.06.2013 zugestellt. Die Rechtsmittelfrist ist durch die Berufung vom 09.08.2013 unter Berücksichtigung des Fristenstillstands gemäss Art. 145 Abs. 1 lit. b ZPO eingehalten. Gemäss § 6 Abs. 1 lit. c EG ZPO ist die Dreierkammer der Abteilung Zivilrecht des Kantonsgerichts für die Beurteilung von Berufungen gegen Entscheide der Präsidien der Bezirksgerichte, sofern diese nicht in die Zuständigkeit des Präsidiums fallen, sachlich zuständig. Auf die Berufung ist daher einzutreten.

E. 2

Der Berufungskläger rügt drei Punkte an der vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung: Zufahrtsgeschwindigkeit des Postautolenkers in die scharfe Rechtskurve, Fahrbahnsteigung im Kollisionsbereich und Fahrweise des Motorradlenkers auf seiner Fahrspur. Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 fuhr der Postautolenker mit knapp 30 km/h in den Eingang der Rechtskurve und verzögerte in der Folge das Fahrzeug bis zum Scheitelpunkt der Kurve auf 21 km/h (vgl. zit. Gutachten S. 7 und Beilage 3). Der Vorderrichter gibt keine Gründe dafür an, warum er in Abweichung dieser gutachterlichen Feststellung festhält, dass der Postautolenker mit rund 25 km/h auf die scharfe Kurve zu- bzw. in diese eingefahren sei (vgl. Urteil Vorinstanz S. 3 oben). Die Rüge der unrichtigen Sachverhaltsfeststellung ist daher in diesem Punkt zutreffend. Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 beträgt die Fahrbahnsteigung im Kollisionsbereich ca. 4,5% (vgl. zit. Gutachten S. 8). Die davon abweichende Feststellung im angefochtenen Urteil, dass die Fahrbahn im Kollisionsbereich eine Steigung von 12% aufweise, wird von der Vorinstanz nicht besonders begründet (vgl. Urteil Vorinstanz S. 2 unten). Die Rüge der unrichtigen Sachverhaltsfeststellung ist folglich auch in diesem Punkt berechtigt. Zur Fahrweise des Motorradlenkers liegen die Aussagen des Postautolenkers und der Zeugin D., welche auf der Strassenseite des Postautos auf dem Vorplatz einer Bekannten gestanden ist, vor. Danach ist der Motorradlenker bereits im Zeitpunkt, als ihn

der Postautolenker erstmals gesehen hat, relativ weit links gefahren, so ca. 1 m von der Mittellinie entfernt (vgl. Einvernahmeprotokolle des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 12.09.2002 betr. D. , S. 3, und vom 06.12.2002 betr. C. , S. 2). Ferner hat auch die Zeugin E. , welche zuvorderst rechts im Postauto gesessen ist und Sicht auf die Fahrbahn gehabt hat, eine Aussage dazu gemacht. Nach ihrer Wahrnehmung ist der Motorradlenker normal auf seiner Fahrspur gefahren, ungefähr in der Mitte seiner Fahrspur (vgl.

Einvernahmeprotokoll des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 07.03.2003 betr. E. , S. 2). Der Motorradlenker gab ebenfalls an, nach der Einmündung der Z. strasse etwa in der Mitte der Fahrspur gefahren zu sein (vgl. Einvernahmeprotokoll des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 23.09.2002 betr. A. , S. 2). Gemäss Art. 157 ZPO bildet sich das Gericht seine Überzeugung nach freier Würdigung der Beweise. Die Vorinstanz hat die Aussage derjenigen Zeugin, welche im Postauto zuvorderst rechts sass und frontale Sicht auf die Fahrbahn hatte, am höchsten gewichtet. Diese Zeugenaussage stimmt auch mit der Angabe des Motorradlenkers selbst überein. Diese Beweiswürdigung ist nicht zu beanstanden, weil die andere Zeugin am Strassenrand auf der Seite des Postautos stand und somit die Distanz von der Seite her einschätzen musste und der Postautolenker sich nebst der Beobachtung und Einschätzung des entgegenkommenden Motorrads auch auf die eigene Fahrzeuglenkung zu konzentrieren hatte. Selbst wenn auf die Aussagen der Zeugin D. und des Postautolenkers abgestellt würde, ergäben sich - wie sich noch zeigen wird - keine anderen Rechtsfolgen.

E. 3

Die Vorinstanz hat offen gelassen, auf welcher Fahrbahnseite die Kollision stattgefunden haben soll. Dies ist unter den Parteien im Berufungsverfahren nach wie vor streitig. Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 befand sich das Motorrad im Kollisionspunkt auf seiner Fahrspur. Ferner kann laut Gutachten die Aufprallstelle (Kopf des Motorradlenkers in der Windschutzscheibe des Postautos) weder als Hinweis auf eine Fahrt des Motorradlenkers auf der Fahrbahn des Postautos noch als Hinweis auf eine Kurvenneigung des Motorrads gedeutet werden (vgl. zit. Gutachten S. 9, 10, 14 und 17). Gestützt auf diese Ausführungen ist festzuhalten, dass es für eine Kollision auf der Fahrbahn des Postautos entgegen der Ansicht der Berufungsbeklagten keine Beweise gibt. Entgegen der Annahme der Berufungsbeklagten und in Übereinstimmung mit dem Berufungskläger ging die Vorinstanz ferner gestützt auf das erwähnte Gutachten zu Recht davon aus, dass das Postauto an der Kollisionsstelle ca. 55 cm auf die Gegenfahrbahn ragte und im Kollisionszeitpunkt nicht stillstand (vgl. Urteil Vorinstanz S. 3).

E. 4

Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Schaden. Wird ein Schaden durch mehrere Motorfahrzeuge hervorgerufen, so stellt sich die Frage nach der Haftungskollision. Diese wird bezüglich der Schäden der Halter in Art. 61 SVG geregelt. Bei der körperlichen Schädigung eines Halters sieht Art. 61 Abs. 1 SVG vor, dass der Schaden den Haltern aller beteiligter Fahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt wird, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen. Art. 61 Abs. 1 SVG ist bei einer Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 20.03.1975 neu formuliert worden, wobei in Anlehnung an eine Vereinbarung unter den Haftpflichtversicherungen und die Entwicklung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung das Verschulden als primäres Kriterium der

Haftungsaufteilung genannt wurde. Dies bedeutet gemäss der herrschenden Lehre, dass bei einseitigem erheblichem Verschulden der schuldhaft Halter grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen hat. Die Bedeutung des Verschuldens wird insoweit relativiert, als besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung der Haftungsquote rechtfertigen können. Der schuldlose Halter hat daher einen Teil des Schadens zu übernehmen, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt hat oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden trifft (BGE 123 III 277 E. 1.a/bb mit weiteren Hinweisen, vgl. insbesondere auch BGE 99 II 95 E. 2.b und c). Die Beurteilung der Umstände im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG beruht weitgehend auf richterlichem Ermessen (vgl. zum Ganzen auch BGer 6B_1009/2008 E. 7.4). Die besondere Auswirkung der Betriebsgefahren setzt voraus, dass die eine offensichtlich überwiegt und zwischen ihnen ein erheblicher Unterscheid besteht. Ob dies zutrifft, hängt nicht von der abstrakten Gefahr der Fahrzeuge nach ihrer Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Kategorien ab. Vielmehr ist die konkrete Gefahr, die sich beim Unfall auf den Schaden ausgewirkt hat, massgebend. Dabei spielen namentlich die Geschwindigkeit, Gewicht, Lenkbarkeit und Stabilität des Fahrzeugs eine Rolle. Unter Motorfahrzeugen werden die Betriebsgefahren als gleich gross vermutet. Das gilt selbst zwischen Auto und Motorrad, weil die grössere Gefährlichkeit des Autos für andere Verkehrsteilnehmer durch die grössere Verletzlichkeit des Motorradfahrers ausgeglichen wird. Dabei können die Besonderheiten eines Fahrzeugs oder der Umstände allerdings die Vermutung entkräften und zur Annahme einer grösseren Betriebsgefahr auf Seiten des einen Beteiligten führen (BGer 4C.3/2001 E. 2.a/aa mit weiteren Hinweisen). Ein Anspruch des fehlbaren Halters kommt also nur in Frage, wenn die Betriebsgefahr auf Seiten des schuldlosen Schädigers offensichtlich überwiegt oder das Verschulden des Geschädigten so gering ist, dass ihm im Rahmen des Kausalablaufs nur eine ganz untergeordnete Bedeutung zukommt (vgl. Brehm, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008, N 744).

E. 5

Der Berufungskläger rügt als unrichtige Rechtsanwendung, dass die Vorinstanz zu Unrecht ein einseitiges Verschulden seinerseits angenommen und ein Mitverschulden des Postautolenkers verneint habe. Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 war es dem Postautolenker mit dem involvierten Postauto nicht möglich, die fragliche Kurve ohne Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn zu befahren und die gesamte Kurve signifikant weiter rechts auf seiner Fahrbahnhälfte zu befahren (vgl. zit. Gutachten S. 7). Darin liegt auch ein gewichtiger Unterschied zum Fall, welcher dem vom Berufungskläger zitierten Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 19.01.1994 zugrunde gelegen ist, in welchem der Kleinlastwagenlenker die Kurve hätte durchfahren können, ohne die Mittellinie zu überfahren und die Gegenfahrbahn zu beanspruchen (vgl. Beilage 6 zur Teilklage vom 05.12.2011). Die von C. gewählte Fahrlinie ist gemäss Gutachten optimal gewesen (vgl. zit. Gutachten S. 14). Das Kreuzen eines Motorrads sei im vorliegenden Fall nicht schwierig gewesen, weil auf der Gegenfahrbahn trotz des leicht in die Gegenfahrbahn ragenden vorderen Überhangs des Postautos sogar ein Personenwagen ohne Schwierigkeiten hätte kreuzen können. Ferner sei die Geschwindigkeit des Postautos der Situation angemessen gewesen, d.h. sowohl Anhalten auf halbe Sichtweite als auch eine moderate Querbeschleunigung seien gegeben gewesen (vgl. zit. Gutachten S. 9). Unter der Annahme, dass die Aussagen der beteiligten Fahrzeuglenker bezüglich der Motorradposition in Querrichtung zur Fahrbahn zutreffend seien, habe für den Postautolenker kein Anlass bestanden, bei der ersten Sichtbarkeit auf den

entgegenkommenden Motorradlenker zu reagieren. Der Postautolenker hätte die Kollision vermeiden können, wenn er unmittelbar nach der ersten Wahrnehmung des Motorradlenkers mit einer Vollbremsung reagiert hätte. Er habe hingegen aus unfalltechnischer Sicht zunächst davon ausgehen können, dass er vom Motorradlenker gesehen werde und dass der Motorradlenker den grossen Freiraum für die Vorbeifahrt nutzen werde. Die Aussage des Postautolenkers, dass der Motorradfahrer zunächst normal entgegen gekommen sei und dann immer näher zur Mittellinie gezogen habe, sei nachvollziehbar. Als der Postautolenker festgestellt habe, dass das Motorrad immer näher zur Mittellinie ziehe, habe er 5,5 m vor der Kollision reagiert und eine Vollbremsung gemacht (vgl. zit. Gutachten S. 8 sowie S. 12 ff.). Der Vorderrichter hat gestützt auf dieses Gutachten und auf den im Strassenverkehr geltenden Vertrauensgrundsatz nach Ansicht des Kantonsgerichts zutreffend erkannt, dass der Postautolenker bei erster Sichtbarkeit des Motorradlenkers nicht hat befürchten müssen, dass ihn der Motorradlenker nicht sieht und innerhalb seiner Fahrspur noch mehr nach links in Richtung der Mittellinie fährt. In diesem Zusammenhang spielt es keine Rolle, ob der Motorradlenker nun in der Mitte seiner Fahrspur (d.h. auf der 7,6 m breiten Strasse ca. 1,9 m von der Mittellinie entfernt) oder 1 m von der Mittellinie entfernt gefahren ist (vgl. dazu auch zit. Gutachten S. 12). So oder so musste der Postautolenker bei erster Sichtbarkeit des Motorradlenkers nicht damit rechnen, dass dieser ihn nicht gesehen habe und der verbleibende Platz von mindestens 2,5 m (vgl. zit. Gutachten S. 14) zum Kreuzen nicht ausreichen werde. Erst als er feststellte, dass der Motorradlenker immer näher zur Mittellinie zog, musste er reagieren, was er dann auch tat. Die von den Gutachtern festgehaltene Vermeidbarkeit des Unfalls durch eine unmittelbare Vollbremsung bei erster Sichtbarkeit des Motorradfahrers stellt daher einen rein theoretisch möglichen Kausalverlauf dar, den zu wählen dem Postauto aber unter Beachtung des Vertrauensgrundsatzes im Strassenverkehr rechtlich gar nicht zumutbar gewesen ist. Die Vorinstanz ist mithin zu Recht zum Schluss gekommen, dass den Postautolenker keinerlei zivilrechtliches Verschulden am Zustandekommen des Unfalls vom 21.06.2002 trifft.

E. 6

Ferner beanstandet der Berufungskläger, dass der Vorderrichter ein mittelgradiges resp. markantes Verschulden des Berufungsklägers angenommen habe. Für die zivilrechtliche Qualifikation des Verschuldens ist es unerheblich, ob strafrechtlich eine einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG oder eine grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG (in der bis 31.12.2012 geltenden Fassung) vorliegt. Ausserdem verfängt die Argumentation des Berufungsklägers nicht, dass ein Absehen von Strafe wegen der Folgen einer Straftat nur bei einem leichten Verschulden möglich sei (vgl. BSK StGB I-Riklin, Art. 54 N 16; BGE 121 IV 175 E. 2.e). Weiter ist es nicht ausschlaggebend, ob das Verhalten des Motorradlenkers als leichtes oder mittelgradiges Verschulden qualifiziert wird. Entscheidend ist vielmehr, ob das Verschulden des Motorradlenkers nur geringfügig ist, so dass ihm im Rahmen des Kausalablaufs bloss eine ganz untergeordnete Bedeutung zukommt, oder ob es graduell darüber hinausgeht, so dass es im Rahmen der Haftungskollision als markantes Verschulden den Ausschlag gibt für eine alleinige Haftung des Motorradlenkers. Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 war ein Kreuzen mit dem Postauto in der fraglichen Kurve sogar für einen Personenwagen möglich (vgl. zit. Gutachten S. 9). Zudem hätte der Motorradfahrer die Kollision vermeiden können, wenn er im Bereich der Einmündung der Z. strasse in die X. strasse in Y. in der Mitte seiner Fahrspur gefahren wäre und diese Position beibehalten hätte (vgl. zit. Gutachten S. 15).

Diese gutachterlichen Ausführungen zeigen deutlich auf, dass das Verhalten des Motorradlenkers nicht nur eine untergeordnete, sondern eine wesentliche Rolle in der Kausalkette des Unfallhergangs spielt. Er hätte den Unfall mit einer minimalen und darüber hinaus rechtlich gebotenen Änderung seiner Fahrspur mit Leichtigkeit verhindern können. Das von ihm verletzte Rechtsfahrgebot dient insbesondere dem möglichst gefahrlosen Kreuzen im Gegenverkehr und dem möglichst gefahrlosen Überholen (vgl. Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Bern 2002, N 665). Dieser Verhaltensnorm kommt vor allem bei unübersichtlichen und engen Kurven, in denen stets damit gerechnet werden muss, dass ein auf der Gegenfahrbahn entgegenkommendes Fahrzeug wie z.B. ein Lastwagen oder ein Autobus über die Mittellinie auf die eigene Fahrbahn hinübertagen könnte, eine besondere Bedeutung zu. Genau um eine solche Kurve handelt es sich beim Streckenabschnitt der X. strasse in Y. , auf welchem sich der Unfall ereignet hat. Der Motorradlenker musste daher mit Behinderungen auf seiner Fahrbahn rechnen und darauf vorbereitet sein, für ein allenfalls notwendiges Ausweichmanöver weiter rechts in seiner Fahrspur zu fahren oder bei einer vollständigen Versperrung seiner Fahrbahn auf halbe Sicht anzuhalten, zumal er ortskundig war. Die Verletzung dieser fundamentalen und wichtigen Regel in der fraglichen Verkehrssituation gereicht dem Motorradfahrer zivilrechtlich zu einem Verschulden, das jedenfalls nicht mehr als geringfügig bezeichnet werden kann. Vielmehr stimmt das Kantonsgericht der Ansicht des Vorderrichters zu, dass das Verschulden des Berufungsklägers zivilrechtlich als mittelschwer einzustufen ist.

E. 7

Überdies macht der Berufungskläger geltend, dass der Vorderrichter das offensichtliche Überwiegen der Betriebsgefahr auf Seiten der Berufungsbeklagten zu Unrecht verneint habe. Die Betriebsgefahr eines Motorrads und diejenige eines Postautos gelten - wie gesehen (vgl. E. 4 hievor) - grundsätzlich als gleichwertig, so dass sie sich gegenseitig neutralisieren. Namentlich das viel höhere Gewicht des Postautos wird durch die deutlich erhöhte Verletzbarkeit des Motorradfahrers aufgewogen. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Postautolenkers war nur unwesentlich höher als die geschätzte Kollisionsgeschwindigkeit des Motorradlenkers, weshalb dieser Aspekt vernachlässigt werden kann. Das mit angemessener Geschwindigkeit erfolgte Befahren der Gegenfahrbahn durch den Postautolenker kann im vorliegenden Fall - im Unterschied zur Fallkonstellation in den vom Berufungskläger zitierten Entscheiden BGE 123 III 274 ff., 105 II 209 ff., 90 IV 265 ff. und in BGer 4C.167/2000 - nicht als erhöhte Betriebsgefahr oder anderer besonderer Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG gewertet werden, weil es ein Kreuzen für entgegenkommende Motorräder oder Autos nicht verunmöglichte und sich in keiner Weise unfallverursachend auswirkte. Aus dem gleichen Grund begründet im vorliegenden Fall auch die Tatsache, dass der Postautolenker aufgrund der Bauart seines Fahrzeugs die Kurve nur mit einem Übertagen der Mittellinie in die Gegenfahrbahn hinein befahren konnte, nicht eine erhöhte Betriebsgefahr resp. einen anderen besonderen Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG. Ob der Umstand, dass dem Postautolenker eine grössere Reaktions- und Bremsschwellendauer zugestanden werden muss, weil er seine Fahrgäste nicht mit einer sofortigen Vollbremsung gefährden darf (vgl. Gutachten des Forensischen Instituts Zürich S. 15), eine Erhöhung der abstrakten Betriebsgefahr des Postautos begründet, mag dahingestellt bleiben. Selbst wenn dem so wäre, hätte dies in der konkreten Verkehrssituation keine Erhöhung der Betriebsgefahr resp. keinen anderen besonderen Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG begründet, weil zufolge des zur Verfügung stehenden

Kreuzungsfreiraums für den Postautolenker gar kein Anlass für eine starke Bremsung bestand (vgl. zit. Gutachten S. 12 und 13). Dem Berufungskläger ist es letztlich nicht gelungen, die Vermutung der gleich grossen Betriebsgefahren von Motorfahrzeugen zu entkräften. Hierin ist denn auch ein wesentlicher Unterschied zu demjenigen Fall auszumachen, der dem Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 19.01.1994 zugrunde gelegen ist, weshalb der diesbezügliche Verweis des Berufungsklägers fehl geht. Den Unfall verursacht hat im vorliegenden Fall ausschliesslich das Fehlverhalten des Motorfahrzeuglenkers, weshalb keine Veranlassung besteht, vom Verschulden als massgeblichem Faktor bei der Haftungsverteilung abzuweichen. Selbst wenn entgegen der Ansicht des Kantonsgerichts eine erhöhte Betriebsgefahr des Postautos angenommen würde, hätte sie sich nicht konkret unfallverursachend ausgewirkt, so dass sie neben dem eindeutigen Verschulden des Motorradlenkers als „quantité négligeable“ erschiene. Mangels eines Verschuldens des Postautolenkers und zufolge eines nicht mehr nur geringfügigen, sondern sogar mittelschweren Verschuldens des Motorradlenkers sowie mangels Vorliegens besonderer Umstände, welche eine andere Verteilung rechtfertigten, hat der Motorradlenker die volle Haftung zu übernehmen. Somit erweist sich die Rüge der unrichtigen Rechtsanwendung als unbegründet. Ein Anspruch des Berufungsklägers gegen die Berufungsbeklagte ist bei dieser Sach- und Rechtslage in Übereinstimmung mit der Vorinstanz zu verneinen.

E. 8

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen unterliegt der Kläger mit seiner Berufung vollständig. Daher sind in Anwendung von Art. 106 Abs. 1 ZPO sämtliche Prozesskosten des Berufungsverfahrens dem Kläger aufzuerlegen. Die Gerichtsgebühr ist gestützt auf § 9 Abs. 1 i.V.m. § 8 Abs. 1 lit. f GebT auf pauschal CHF 3'000.00 festzulegen. Der obsiegenden Gegenpartei ist eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen. Mangels Einreichung einer Kostennote ist die Parteientschädigung gemäss Tarif für die Anwältinnen und Anwälte vom 17.11.2003 (SGS 178.112, TO) festzusetzen. Das Grundhonorar beträgt gemäss § 7 Abs. 1 TO zwischen CHF 3'300.00 und CHF 6'450.00 resp. bei einem Streitwert von CHF 30'000.00 rund CHF 4'500.00. Für Zuschläge gemäss § 8 TO besteht keine Veranlassung. Da der Rechtsvertreter der Berufungsbeklagten weder den tatsächlichen Aufwand der Auslagen in Rechnung gestellt noch - mangels Einreichung einer Honorarnote - die Mehrwertsteuer auf der Honorarnote separat ausgewiesen noch deren Zusprechung verlangt hat (vgl. diesbezüglich die §§ 16 und 17 TO), ist die Parteientschädigung pauschal auf CHF 4'500.00 festzusetzen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.