

BS_APPELLATIONSGERICHT ZB.2017.5 vom 20. Juli 2017

BS Appellationsgericht, 2017-07-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_ZB.2017.5

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT ZB.2017.5 du 20 juillet 2017

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT ZB.2017.5 del 20 luglio 2017

Erwägungen

E. 1

In vermögensrechtlichen Angelegenheiten steht die Berufung gegen erstinstanzliche Entscheide offen, wenn der Streitwert der zuletzt aufrechterhaltenen Rechtsbegehren mindestens CHF 10'000.■ beträgt (Art. 308 Abs. 2 der Schweizerischen Zivilprozessordnung [ZPO, SR 272]). Im vorliegenden Fall beträgt der Streitwert der Teilklage CHF 30■000.■. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht erhobene Berufung ist grundsätzlich einzutreten.

Zuständig zur Beurteilung der vorliegenden Berufung ist das Dreiergericht des Appellationsgerichts (§ 92 Abs. 1 Ziffer 6 des Gerichtsorganisationsgesetzes [GOG, SG 154.100]). Mit der Berufung können die unrichtige Rechtsanwendung und die unrichtige Feststellung des Sachverhalts geltend gemacht werden (Art. 310 ZPO).

E. 2

Das Zivilgericht hat vorweg die Voraussetzungen für das Eintreten auf die Klage geprüft (Zivilgerichtsentscheid, E. 1), das anwendbare Recht bestimmt (E. 2) und festgestellt, dass der natürliche Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall vom 21. August 2013 und den Verletzungen des Berufungsklägers unbestritten sei (E. 3).

Sodann hat das Zivilgericht dargelegt, wie im Rahmen der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters gemäss Art. 58 SVG vorgegangen wird, wenn ■ wie hier ■ bei einem Unfall mehrere Motorfahrzeughalter beteiligt sind. Werde bei einem solchen Unfall ein Halter körperlich geschädigt, so sei der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens aufzuerlegen, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen (Art. 61 Abs. 1 SVG) (E. 4.1 und 4.2). Im vorliegenden Fall ist das Zivilgericht zum Schluss gekommen, dass die Betriebsgefahren des Motorrads des Berufungsklägers und des Personenwagens des Berufungsbeklagten als gleich gross zu bewerten seien. Bei der Haftungsaufteilung komme es somit ausschliesslich auf das Verschulden der Parteien an (E. 4.3).

Im Rahmen dieser Verschuldensprüfung hat das Zivilgericht festgestellt, dass der Berufungskläger bei seinem Versuch, mit seinem Motorrad den VW-Bus zu überholen, die Sicherheitslinie überfahren habe, und dass ihn somit ein Verschulden treffe (E. 5.2). Demgegenüber könne der Berufungskläger nicht nachweisen, dass der Berufungsbeklagte den Berufungskläger rechtzeitig habe sehen können; demgemäss sei ein Verschulden des Berufungsbeklagten nicht nachgewiesen (E. 5.3). Folglich könne der Berufungskläger aufgrund seines eigenen Verschuldens gegenüber dem Berufungsbeklagten, den kein Verschulden treffe, keine Haftungsansprüche ableiten (E. 5.3.3 am Ende).

E. 2.05

Meter für den VW-Bus und 0.77 Meter für das Motorrad (vgl. Duplikbeilagen 2 und 3), bleibt wohl tatsächlich nicht genügend Raum, um das Überholmanöver ohne das Überfahren der Sicherheitslinie auszuführen. Da diese Angaben des Beklagten vom Kläger nicht substantiiert bestritten wurden und sich das Überfahren der Sicherheitslinie durch den Kläger auch bereits aus der Zeugenaussage des VW-Busfahrers sowie der Bremsblockierspur ergibt, erübrigt sich das vom Beklagten beantragte verkehrstechnische Gutachten zum Platzbedarf für das fragliche Überholmanöver [].

3.2 Zur Frage des Überfahrens der Sicherheitslinie ■ also seines Verschuldens ■ führt der Berufungskläger in der Berufung zunächst aus, er habe stets behauptet, den VW-Bus auf der Höhe der Einfahrt der AVIA-Tankstelle überholt zu haben, und dass es auf dieser Höhe keine Sicherheitslinie gebe. E____, der Fahrer des VW-Busses, habe zwar angegeben, dass er ■ der Berufungskläger ■ die Sicherheitslinie überfahren habe; diese Aussage beziehe sich aber auf den Zeitpunkt des Überholmanövers. Unmittelbar nachdem er das Überholmanöver beendet habe, habe er ■ so der Berufungskläger weiter ■ realisiert, dass der Berufungsbeklagte ihm den Vortritt wegnehmen wolle, weshalb er erst jetzt ■ um den Unfall zu vermeiden ■, die Sicherheitslinie leicht überschritten habe. Er habe den VW-Bus nur deshalb überholt, weil dieser derart langsam und derart weit rechts gefahren sei, dass er vermutet habe, dass der VW-Bus anhalten wolle. Aus der Position des VW-Busses ganz auf der rechten Strassenseite könne auch ohne weiteres geschlossen werden, dass der Berufungskläger habe überholen können, ohne die Sicherheitslinie, die zudem erst später einsetze, überfahren zu müssen (Berufung, Rz. 23). Das Zivilgericht ■ so der Berufungskläger weiter ■ bezeichne diese Darstellung als nicht schlüssig. Es begründe dies mit der vom Berufungsbeklagten eingereichten Unfallrekonstruktion sowie mit einem Kartenausschnitt aus Geoviewer [...], wonach dem Berufungskläger nach seiner Darstellung für das Überholmanöver lediglich 14 m zur Verfügung gestanden haben sollen. Der Berufungskläger macht geltend, der Berufungsbeklagte habe solche Behauptungen vor Zivilgericht nie aufgestellt. Indem nun das Zivilgericht von Amtes wegen solche Sachverhaltsbehauptungen aufstelle und entsprechende Beweise ausserhalb der Akten suche, verletze es den Verhandlungsgrundsatz (Rz. 24). Nach den hier anwendbaren Beweisregeln ■ so der Berufungskläger ■ hätte das Zivilgericht von der Behauptung des Berufungsbeklagten, der Berufungskläger habe die Sicherheitslinie überfahren, so überzeugt sein müssen, dass allfällige Zweifel als unerheblich erschienen. Nachdem der Berufungskläger genau dargelegt und belegt habe, dass er die Sicherheitslinie nicht überfahren habe und das Zivilgericht die gegenteilige Behauptung des Berufungsbeklagten allein auf eine die Verhandlungsmaxime verletzende Sachverhaltsdarstellung stütze, hätte es Zweifel an der Behauptung des Berufungsbeklagten haben müssen. Indem sich das Zivilgericht über diese Zweifel hinweggesetzt habe, habe es Art. 8 ZGB verletzt (Rz. 25).

Für den Fall, dass das Appellationsgericht das Überfahren der Sicherheitslinie ebenfalls als erwiesen erachte, weist der Berufungskläger schliesslich auf den Schutzzweck der Sicherheitslinie hin: Es gehe um die Verhinderung von Zusammenstössen mit Fahrzeugen, die sich bereits auf der Einspurstrecke befänden ■ und nicht mit Fahrzeugen, die ■ wie hier ■ in Missachtung einer qualifizierten Vortrittsbelastung die Einspurstrecke überqueren wollten. Auf dieses Argument sei das Zivilgericht mit keinem Wort eingegangen (Rz. 27).

3.3 Die Beweislast für das Verschulden des Berufungsklägers trägt der Berufungsbeklagte (vgl. Zivilgerichtsentscheid, E. 4.1 mit Hinweisen). Die Einschätzung des Zivilgerichts,

wonach dieser Beweis gelungen sei und der Berufungsbeklagte nachgewiesen habe, dass der Berufungskläger unmittelbar vor dem Unfall die Sicherheitslinie überfahren habe, ist nicht zu beanstanden. Die Einschätzung stützt sich zum einen auf die Rekonstruktion der Unfallstelle der Kantonspolizei (Klageantwortbeilage 5 = Replikbeilage 3) und zum anderen auf die Aussage von E____, dem Fahrer des vom Berufungskläger überholten VW-Busses (Klageantwortbeilage 6). Der Berufungskläger bringt in seiner Berufung ■ zu Recht ■ nicht vor, dass sich das Zivilgericht zu Unrecht auf diese beiden Beweismittel stütze.

Er kritisiert aber, dass das Zivilgericht zu Unrecht von Amtes wegen einen Ausschnitt aus Geoviewer [...] beigezogen habe (Berufung, Rz. 24 und 25). Bei Geoviewer handelt es sich um einen elektronischen und interaktiven Stadtplan, der auf der Website des Kantons [...] einsehbar ist. Die Kritik des Berufungsklägers am Beizug des Kartenausschnitts ist aus mindestens zwei Gründen unbehelflich: Erstens betrifft der Beizug des Kartenausschnitts lediglich einen Randbereich des Unfallgeschehens, der für den Ausgang des vorliegenden Verfahrens unwesentlich ist. Der Berufungskläger hatte vor Zivilgericht vorgebracht, für den Fall, dass er im Vorfeld des Unfalls nachgewiesenermassen die Gegenfahrbahn benutzt haben sollte, sei dies auf der Höhe der Einfahrt zur AVIA-Tankstelle geschehen, wo es gar keine Sicherheitslinie gegeben habe (Replik, S. 8 f.). Der Berufungskläger hat also geltend gemacht, dass er die Gegenfahrbahn nicht unmittelbar vor dem Aufprall, sondern allenfalls kurz zuvor benutzt habe, und zwar an einer Stelle, wo eine Sicherheitslinie fehle. Ob der Berufungskläger die Sicherheitslinie nicht nur unmittelbar vor dem Aufprall überfahren hat, was aufgrund der obigen Erwägungen nachgewiesen ist, sondern darüber hinaus auch kurz davor, ist für die Frage des Verschuldens des Berufungsklägers unwesentlich. Es entlastet ihn nicht, wenn er ■ nur ■ unmittelbar vor dem Aufprall eine Sicherheitslinie überfahren hat, nicht aber auch im vorgängigen Geschehensablauf. Zweitens ist die Darstellung des Berufungsklägers unzutreffend, das Zivilgericht habe von sich aus die Behauptung aufgestellt, dass dem Berufungskläger beim von ihm behaupteten Überholmanöver (bereits auf der Höhe der Einfahrt der Tankstelle) lediglich 14 m zur Verfügung gestanden hätten (Berufung, Rz. 24). Die entsprechende Behauptung wurde nämlich zuvor bereits vom Berufungsbeklagten aufgestellt: Er hat in seiner erstinstanzlichen Duplik ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der fragliche Strassenabschnitt für das vom Berufungskläger behauptete Überholmanöver ■ viel zu kurz ■ sei (Duplik, S. 6; vgl. Berufungsantwort, Rz. 12, S. 7 Mitte). Damit ist der Berufungsbeklagte entgegen der Darstellung des Berufungsklägers seiner Behauptungspflicht vor Zivilgericht nachgekommen. Es kann somit keine Rede davon sein, dass das Zivilgericht von Amtes wegen Sachverhaltsbehauptungen aufgestellt hat. Unter diesen Umständen kann die Frage offen gelassen werden, ob das Zivilgericht zu Recht einen Kartenausschnitt aus Geoviewer [...] beigezogen und die Länge eines bestimmten Strassenabschnitts gemessen hat (vgl. dazu Art. 151 und 153 ZPO). Aufgrund der Rekonstruktion der Unfallstelle durch die Kantonspolizei und der Aussage des überholten VW-Busfahrers durfte das Zivilgericht vom verkehrswidrigen Verhalten des Berufungsklägers so überzeugt sein, dass allfällige Zweifel an einem ■ unwesentlichen ■ Detail des Unfallgeschehens als unerheblich erscheinen. Eine Verletzung der Beweislastregel von Art. 8 ZGB liegt somit nicht vor.

Für den Fall, dass das Überfahren der Sicherheitslinie als erwiesen erachtet werde, beruft sich der Berufungskläger auf den Schutzzweck der Sicherheitslinie: Es gehe um die Verhinderung von Zusammenstössen mit Fahrzeugen, die sich bereits auf der

Einspurstrecke befänden ■ und nicht mit Fahrzeugen, die in Missachtung einer qualifizierten Vortrittsbelastung die Einspurstrecke überqueren wollten (Berufung, Rz. 27). Nach der grundlegenden Vorschrift von Art. 34 Abs. 2 SVG ist auf Strassen mit Sicherheitslinie immer rechts dieser Linie zu fahren. Insbesondere darf eine Sicherheitslinie weder überfahren noch überquert werden (Art. 73 Abs. 2 lit. a SSV). Der Berufungsbeklagte führt in diesem Zusammenhang zu Recht aus, dass jeder Verkehrsteilnehmer ■ auch der vortrittsbelastete Fahrer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen will ■ grundsätzlich darauf vertrauen darf, dass die Sicherheitslinie strikt beachtet wird (Berufungsantwort, Rz. 12, S. 7 unten; zum Schutz des Vertrauens des Wartepflichtigen in das ordnungsgemässe Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer vgl. Zivilgerichtsentscheid, E. 5.3.1 und die darin genannten BGer 6B_1020/2010 vom 14. Juni 2011 E. 4 und BGE 120 IV 252 E. 2d/aa S. 253 ff.). Anders als der Berufungskläger ■ im Übrigen ohne Begründung und ohne Belegstellen ■ annimmt, umfasst der Schutzzweck der Sicherheitslinie somit auch Situationen, in denen ein Verkehrsteilnehmer ■ wie hier ■ sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen will.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Das Zivilgericht hat zu Recht festgestellt, dass der Berufungskläger beim Überholen des VW-Busses die Sicherheitslinie unmittelbar vor dem Unfall und ohne zwingende Gründe überfahren hat und ihn damit ein Verschulden trifft (vgl. Zivilgerichtsentscheid, E. 5.2.4).

E. 3

3.1 Der Berufungskläger befasst sich zum einen mit der Frage, ob er unmittelbar vor dem Unfall vom 21. August 2013 während seines Überholmanövers die Sicherheitslinie überfahren habe (Berufung, Rz. 22■27). Das Zivilgericht hat dazu Folgendes erwogen:

5.1 Der Unfallhergang ist zwischen den Parteien umstritten. Erstellt ist, dass der Kläger auf seinem Motorrad einen langsam fahrenden VW-Bus überholt hat und der Beklagte mit seinem Personenwagen aus der Ausfahrt einer Tankstelle nach links auf die gegenüberliegende Fahrbahn abbiegen wollte. Die [...] ist in diesem Bereich dreispurig. Es führt eine Spur in Richtung [...]. Auf dieser Spur bzw. in diese Richtung fuhr der Kläger. In die Gegenrichtung führen eine reguläre Fahrspur sowie eine Spur für linksabbiegende Fahrzeuge in die AVIA-Tankstelle bzw. die [...]. Bei der Ausfahrt aus der AVIA-Tankstelle hat es einen Stoppsack (vgl. Klagantwortbeilage 2 und Replikbeilage 2).

5.2. Der Beklagte bringt vor, dass der Kläger den vor ihm fahrenden Lieferwagen links überholt und dabei die Sicherheitslinie überfahren habe. Dadurch habe er den durch den Lieferwagen verdeckten Kläger auf dem Motorrad nicht rechtzeitig sehen können. Der Kläger hingegen bestreitet, dass er beim Überholen des VW-Busses die durchgezogene Sicherheitslinie überfahren hat.

5.2.1[].

5.2.2 Gemäss der Rekonstruktion der Unfallstelle kollidierten die beiden Fahrzeuge auf der Sicherheitslinie. Die Bremsblockierspur des Hinterrades des Motorrads beginnt links von der Sicherheitslinie (auf der Gegenfahrbahn) und verläuft sodann diagonal nach rechts in Richtung der Tankstellenausfahrt (vgl. Unfallrekonstruktion, Replikbeilage 3). Aufgrund dieser Bremsspur ist erstellt, dass der Kläger die Sicherheitslinie während des Bremsmanövers deutlich überfahren hat. Die Behauptung des Klägers, aus der Unfallrekonstruktion ergäbe sich, dass er auf und nicht über die Sicherheitslinie gefahren sei, erweist sich als eindeutig falsch (vgl. Replikbeilage 3). Weiter ist nicht ersichtlich, und

widersprüche jeglicher Logik, warum der Kläger erst im Rahmen des Ausweichmanövers die Sicherheitslinie überfahren, danach den Bremsvorgang eingeleitet und dann wieder nach rechts ■ also in Richtung des Beklagten ■ gesteuert haben soll. Auch E____, der Fahrer des VW-Busses, hat gegenüber der Staatsanwaltschaft bestätigt, dass der Kläger seines Erachtens ■ die allerdings verblasste und schwer erkennbare ■ Sicherheitslinie während des Überholmanövers überfahren habe (vgl. Klagantwortbeilage 6). Dass er die Sicherheitslinie überfahren hat, weil er sie nicht hat erkennen können, wird vom Kläger nicht behauptet. Er bringt jedoch vor, er habe den VW-Bus bereits auf Höhe der Einfahrt der AVIA-Tankstelle überholt, bei welcher es gar keine Sicherheitslinie gab (vgl. S. 6 der Replik vom 29. Februar 2016). Der Kläger meint hier offenbar die erste Einfahrt zur AVIA-Tankstelle, demgegenüber meint der Beklagte jeweils die zweite Einfahrt, auf deren Höhe sich eine Sicherheitslinie befindet (vgl. Replikbeilage 2). Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass sich der VW-Bus beim Überholmanöver des Klägers bei der ersten Einfahrt zur Tankstelle befand, kann ihn der Kläger nicht vor Erreichen der Sicherheitslinie überholt haben. Zwischen der Verkehrsinsel und dem Beginn der Sicherheitslinie liegt lediglich eine Distanz von rund 14 Metern (vgl. Geoviewer [...], [...]). Diese reicht in keinem Fall aus, um einen fahrenden Kleinbus von rund 4.5 Metern Länge zu überholen. Die Darstellungen des Klägers sind somit nicht schlüssig.

5.2.3 Im Übrigen ist fraglich, ob aufgrund der Breite der Fahrbahn und den Abmessungen der Fahrzeuge, der Kläger den VW-Bus überhaupt hätte überholen können, ohne die Sicherheitslinie zu überfahren. Wie der Beklagte in der Duplik zu Recht geltend macht, ist die Fahrbahn vor der AVIA-Tankstelle in Richtung [...] rund 3.10 Meter bzw. nach Abzug des relativ breiten Randsteins wohl maximal 3 Meter breit. Unter Berücksichtigung der vom Beklagten behaupteten Abmessungen der Fahrzeuge von

E. 4

4.1 Der Berufungskläger befasst sich zum anderen mit der Frage, wie weit weg er sich beim Abschluss seines Überholmanövers vom Berufungsbeklagten befand, also im Zeitpunkt, in welchem er für den Berufungsbeklagten sichtbar wurde (Berufung, Rz. 28■34). Die Frage betrifft das Verschulden des Berufungsbeklagten. Das Zivilgericht hat dazu Folgendes ausgeführt:

5.3.2 Der Beklagte hielt gemäss Polizeibericht vom 27. August 2013 beim Verlassen der Tankstelle zweimal an. Erst beim Stoppsack vor dem Rad-/Fussweg und anschliessend nochmals am Strassenrand (vgl. Klagebeilage 4). Unbestritten ist, dass die Strasse nach rechts frei war. Von links nahte der VW-Bus, welcher gemäss Aussage dessen Lenkers langsam fuhr und soweit vom Beklagten entfernt war, dass dieser gefahrlos nach links abbiegen konnte (vgl. Protokoll der telefonischen Befragung des VW-Lenkers, Klagantwortbeilage 3). Der Kläger stützt sich hingegen auf den Polizeirapport, in welchem festgehalten wird, dass der Beklagte ■ mangels Vorsicht und Aufmerksamkeit ■ unvorsichtig auf die Fahrbahn gefahren sei und es daher zu einer Kollision kam (vgl. Rz. 9 der Klage vom 19. September 2015). Er macht geltend, dass der Beklagte vortrittsbelastet gewesen sei. Der Kläger behauptet zudem, dass er den VW-Bus bereits überholt gehabt habe, noch bevor der Beklagte in die [...] eingebogen sei. Er bestreitet daher, dass ihn der Beklagte nicht habe sehen können (vgl. S. 5 der Replik vom 29. Februar 2016).

Zwischen den Parteien ist insbesondere umstritten, wie weit der VW-Bus vom Beklagten entfernt war, als dieser in die Strasse einbog und ob der Beklagte den Kläger sehen konnte.

Diesbezüglich ist zu beachten, dass die Tankstelle zwei Einfahrten hat. Dem Beklagten zufolge soll der Kläger, als er den Bus überholte, zirka 25 bis 30 Meter von ihm bzw. vom Stopp entfernt gewesen sein. Der Kläger hingegen behauptet, dass er den VW-Bus ungefähr bei der ersten Einfahrt überholt habe. Diese Einfahrt ist gemäss den Berechnungen des Klägers rund 56 Meter vom Stopp entfernt (vgl. S. 5 der Replik vom 29. Februar 2016 und Replikbeilage 6). Demgegenüber misst der Beklagte eine Strecke von 38 Metern zwischen der zweiten Tankstelleneinfahrt und dem Stopp (vgl. Duplikbeilage 1).

Der Fahrer des VW-Busses gab zur Protokoll, dass er sich zu Beginn des Überholvorgangs ungefähr auf der Höhe der ersten Ein-/Ausfahrt zur Tankstelle befunden habe (E-Mailnachricht vom 25. April 2004 [richtig wohl: 2014], Replikbeilage 5). Bei der ersten Einvernahme gab er hingegen an, auf Höhe des Plakates gewesen zu sein, vom BMW [richtig wohl: BMW] sei er ca. 30 Meter entfernt gewesen (vgl. Protokoll der Aussage vom 21. August 2013, Replikbeilage 7). Dies legt nahe, dass er bei der zweiten Einfahrt war. Der Beklagte führt zudem überzeugend aus, dass der Zeuge E_____ an der ersten Ein- bzw. Ausfahrt zur [...] gar nicht direkt vorbeigefahren ist, weshalb es sich bei der von ihm genannten Ein-/Ausfahrt nur um die Einfahrt an der Längsseite handeln könne (vgl. Ziff. 4 der Duplik). Demnach betrug die Entfernung zwischen dem VW-Bus und dem Beklagten rund 38 Meter (vgl. Duplikbeilage 1). So oder so ist zu berücksichtigen, dass der Zeuge E_____ Angaben zur Entfernung zum BMW des Beklagten zu Beginn oder allenfalls dem Parallelfahren des Überholmanövers macht. Für den vorliegenden Entscheid relevant wäre indes, wie weit vom BMW entfernt sich der Kläger beim Abschluss des Überholmanövers, bzw. zum Zeitpunkt als er hinter dem VW-Bus sichtbar wurde, befand. Dies kann nicht mehr zweifelsfrei eruiert werden. Auf die Anhörung des VW-Busfahrers E_____ als Zeuge kann in antizipierter Beweiswürdigung verzichtet werden, da er über drei Jahre nach dem Unfall nicht in der Lage gewesen wäre, präzisere Angaben zum Unfallhergang zu machen, als er dies damals gegenüber den Strafverfolgungsbehörden getan hat.

4.2 Zur Frage, ob der Berufungsbeklagte den Berufungskläger rechtzeitig habe sehen können, und damit zur Frage der Distanz zwischen dem Berufungsbeklagten und dem Berufungskläger beim Abschluss des Überholmanövers führt der Berufungskläger aus, dass das Zivilgericht dieser Frage zu Recht grosse Relevanz beimesse. Es führe weiter aus, dass es zu dieser Frage letztlich zwei Behauptungen gebe: Der Berufungskläger behaupte eine Distanz von 56 m und der Berufungsbeklagte eine solche von 38 m. Das Zivilgericht ■ so der Berufungskläger ■ gebe selber an, dass dieser Abstand nicht mehr zweifelsfrei eruiert werden könne. Nach den anwendbaren Beweislast- und Beweismassregeln hätte das Zivilgericht nicht auf die Behauptung des Berufungsbeklagten (Distanz von 38 m) abstellen dürfen (Berufung, Rz. 28■31).

4.3 Die Beweislast für ein Verschulden des Berufungsbeklagten trägt im vorliegenden Fall unbestrittenermassen der Berufungskläger (vgl. Zivilgerichtsentscheid, E. 4.1 mit Hinweisen). Ein Verschulden des Berufungsbeklagten wäre dann anzunehmen, wenn nachgewiesen wäre, dass der vortrittsbelastete Berufungsbeklagte sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen wollte, obwohl der Berufungskläger auf dem Motorrad in seinem Blickfeld aufgetaucht war. Das Verschulden des Berufungsbeklagten hängt damit im Kern davon ab, wie weit der Berufungskläger vom Berufungsbeklagten entfernt war, als dieser von der Tankstelle in die [...] einbiegen wollte. Das Zivilgericht hat gestützt auf die etwas unklaren Angaben des VW-Busfahrers und die Darlegungen der Parteien angenommen, dass sich die entscheidrelevante Distanz zwischen dem Berufungsbeklagten und dem

Berufungskläger im Zeitpunkt des Abschlusses des Überholvorgangs nicht mehr zweifelsfrei eruieren lasse. Diese Feststellung ist nicht zu beanstanden.

Der Berufungskläger behauptet in diesem Zusammenhang erneut, er habe den VW-Bus bereits auf der Höhe der ersten Einfahrt der AVIA-Tankstelle überholt. Zum Nachweis dieser Behauptung beruft er sich auf die Aussage des VW-Busfahrers vom 25. April 2014 (Replikbeilage 5), ohne sich mit dessen erster, nicht ganz gleichlautender Aussage vom 21. August 2013 (Replikbeilage 7) auseinanderzusetzen (Berufung, Rz. 31). Das Zivilgericht hat diese beiden Aussagen des VW-Busfahrers sorgfältig gewürdigt und hat daraus geschlossen, dass der Berufungskläger im Zeitpunkt des Überholmanövers ■ nicht im massgeblichen Zeitpunkt des Abschlusses des Überholmanövers ■ wohl rund 38 m vom Berufungsbeklagten entfernt war. Für die Behauptung des Berufungsklägers, er habe sich im massgeblichen Zeitpunkt des Abschlusses des Überholmanövers immer noch rund 56 m vom Berufungsbeklagten entfernt befunden, bestehen indes keine hinreichenden Anhaltspunkte, geschweige denn hinreichende Beweise. Das Zivilgericht hat somit zu Recht festgestellt, dass der Berufungskläger nicht beweisen könne, dass der Berufungsbeklagte ihn trotz des Überholmanövers rechtzeitig habe sehen können, und dass dem Berufungsbeklagten somit kein Verschulden anzulasten sei (vgl. Zivilgerichtsentscheid, E. 5.3.2 am Ende).

E. 5

5.1 Aus diesen Erwägungen folgt, dass das Zivilgericht zutreffend angenommen hat, dass den Berufungskläger, nicht aber den Berufungsbeklagten ein Verschulden am Unfall vom 21. August 2013 trifft. Es hat deshalb zu Recht eine Haftung des Berufungsbeklagten abgelehnt. Demgemäss ist der angefochtene Zivilgerichtsentscheid zu bestätigen und die dagegen erhobene Berufung abzuweisen.

5.2 Die Prozesskosten des Berufungsverfahrens sind somit dem Berufungskläger aufzuerlegen (Art. 106 Abs. 1 ZPO). Er trägt die Gerichtskosten von CHF 4'500.■ (§ 11 Abs. 1 Ziffer 1 der Verordnung über die Gerichtsgebühren [GebV, SG 154.810]) und zahlt dem Berufungsbeklagten eine Parteientschädigung von CHF 2'954.■ (einschliesslich Auslagen von CHF 54.■) und MWST von CHF 236.30. Dies entspricht im Übrigen der vom Berufungsbeklagten eingereichten Honorarnote vom 16. März 2017.

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