

GR_GERICHTE ZK2 2015 3 vom 13. November 2018

GR Gerichte, 2018-11-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_ZK2_2015_3

FR: GR_GERICHTE ZK2 2015 3 du 13 novembre 2018

IT: GR_GERICHTE ZK2 2015 3 del 13 novembre 2018

Regeste

Forderung | Berufung übrige Fälle

Erwägungen

E. 25

/ 49 stand zum verunfallten Fahrzeug habe ca. 20 Meter betragen. Diese Schilderungen des Vorganges lassen darauf schliessen, dass B._____ zuerst G._____ und erst in einem zweiten Vorgang A._____ überholte, was sich überdies mit der Aussage B._____s deckt, wonach er G._____ bereits auf der O.1_____erbrücke überholt habe (KB act. 12 S. 2). Diese letztere Aussage deckt sich wiederum mit der Aussage E._____s, welcher in seiner Einvernahme vom Unfalltag noch zu Protokoll gab, dass B._____ das Fahrzeug G._____ auf der O.1_____erbrücke überholt habe (vgl. KB act.11, S. 1). Dieser sagte anlässlich der Einvernahme auch aus, B._____ habe auf den kleinen Personenwagen von A._____ "aufgeschlossen" und ihn "sodann überholt" (KB act. 11, S. 1). Wie dargelegt, ist aufgrund der Schilderungen von G._____ anlässlich seiner Einvernahme vom 21. Juli 2007 in casu einzig darauf zu schliessen, dass B._____ zuerst G._____ überholt hatte und erst in einem zweiten Vorgang A._____ überholte (vgl. vorstehend). Diese Ausführungen sind in sich geschlossen und nachvollziehbar und stimmen des Weiteren mit den Aussagen in den ersten Einvernahmen der übrigen Zeugen überein. Damit erweisen sich diese Aussagen als glaubhaft. Daran ändert auch die abweichende Schilderung des Unfalles anlässlich der Konfronteinvernahme nichts, an welcher G._____ angab, B._____ habe ihn und A._____ auf einmal überholt. Zum einen liegt zwischen der Konfronteinvernahme und dem Unfalltag über ein Jahr, während welcher Zeit Erinnerungen sich trüben und ungenau werden können (vgl. Peter Schumacher, Würdigung von Zeugen- und Parteiaussagen, in: AJP 12/2000, S.1455). Dies wird denn auch aus den vielen offensichtlichen Widersprüchen der Aussagen G._____s anlässlich seiner Konfronteinvernahme und seiner ersten Einvernahme deutlich (vgl. nachfolgend). Für einen Überholvorgang von zwei Fahrzeugen spricht auf der anderen Seite die Aussage E._____s, welche er ein bzw. zwei Tage nach seiner ersten Einvernahme tätigte und einen neuen Unfallhergang schilderte (vgl. KB act. 13 und 14). So soll B._____ G._____ nicht schon auf der O.1_____brücke, sondern erst kurz vor dem Unfallort, gemeinsam mit A._____, auf einmal überholt haben. Auch die Aussage G._____s anlässlich der Konfronteinvernahme deutet darauf hin, dass B._____ das Fahrzeug A._____ auf einmal, d.h. gemeinsam mit seinem, überholt hatte. Diese ein Jahr nach dem Unfall wiedergegebene Aussage G._____s erscheint der Berufungsinstanz indessen nicht glaubhaft. So schildert G._____ schon den gesamten Unfallablauf und im Speziellen den Ablauf des Überholmanövers wesentlich anders, als er dies anlässlich seiner ersten Einvernahme tat. So spricht er auf einmal gar von einem entgegengerichteten Fahrzeug, welches B._____ zum ruckartigen Wiedereinbiegen, knapp

vor A._____, veranlasst haben

E. 26

/ 49 soll. Keiner der übrigen Zeugen äusserte sich zu einem solchen entgegenkom- menden Fahrzeug. Selbst G._____ konnte in der ersten Einvernahme nicht mehr sagen, ob Gegenverkehr herrschte (KB act. 4 S. 2). Zudem steht diese Äusserung der Feststellung der Berufungsinstanz entgegen, wonach B._____ zwei Fahrzeu- ge, d.h. dasjenige von A._____ und das vor dieser fahrende Fahrzeug, überholt hatte. Andererseits wies G._____ selbst in der Konfronteinvernahme darauf hin, dass er nicht mehr sagen könne, wer genau hinter oder vor ihm gefahren sei, wo- bei er sogleich wiedergibt, dass A._____ vor ihm gefahren sei (BB act. 6 S. 3). Auch widersprechen sich seine Aussagen hinsichtlich des Abstandes zum voraus- fahrenden Auto. In der ersten Einvernahme gab er noch 20 Meter zu Protokoll, in der Konfronteinvernahme äusserte er einen Abstand von 5-10 Metern. Sodann hielt er fest, dass B._____ unmittelbar vor A._____ nach rechts eingebogen sei, weshalb fast kein Abstand mehr bestanden habe, weshalb A._____ zuerst nach rechts Richtung Mauer und dann nach links gefahren sei (BB act. 6 S. 4). Auf ent- sprechenden Vorhalt führte er sodann korrigierend und abweichend aus, "Es war doch einfach so, dass A._____, welche überholen wollte, im Rückspiegel sah, dass B._____ überholte, sie dann nach rechts und dann wieder nach links steuer- te und B._____ in diesem Moment überholte und knapp vor ihr nach rechts fuhr." (S. 5). Dieses widersprüchliche Aussageverhalten erweist sich insgesamt als we- nig nachvollziehbar, nicht stringent und somit nicht glaubhaft. Aufgrund der langen Dauer und der verständlicherweise erfolgten Auseinandersetzung mit den erlebten Ereignissen, dürfte sich das Erinnerungsbild des Erlebten verändert haben. Inso- weit kann den anlässlich der Konfronteinvernahme getätigten Aussagen G._____s nur eine geringe Glaubhaftigkeit attestiert werden, während die Aussagen, die G._____ noch am Unfalltag tätigte, als "unverfälscht" und damit sehr glaubhaft gelten können. Ähnliches ist hinsichtlich den Ausführungen von E._____ festzuhalten. Während seiner unmittelbar nach dem Verkehrsunfall erfolgten Einvernahme am 21. Juli 2007 führte dieser aus, B._____ habe noch auf der O.1 _____brücke den Merce- des von G._____ überholt (vgl. KB act. 11 S. 1), um in einem zweiten Überholvor- gang das Fahrzeug von A._____ zu überholen. Diese Ausführungen erweisen sich als glaubhaft. So besteht zum einen eine enge zeitliche Nähe der Aussagen zum Unfallereignis, zum anderen decken sich diese Aussagen mit den ebenfalls unmit- telbar nach dem Unfall getätigten Aussagen von B._____ vollständig, ohne dass zwischen den beiden ein Gespräch über den Unfallhergang erfolgte, welches Ein- fluss auf die Aussagen hätte zeitigen können. Zumindest lässt sich ein solches Gespräch aufgrund der Akten nicht erstellen. Daran ändert nichts, dass E._____

E. 27

/ 49 ebenfalls in seiner späteren Version (22. Juli 2007) ausführte, B._____ habe das Fahrzeug von A._____ gemeinsam mit dem Mercedes von G._____ auf der Höhe der Abzweigung nach O.3_____ überholt (vgl. KB 13 und 14 S. 1). An dieser Aus- sage E._____s bestehen Zweifel. Zum einen kommt E._____s Aussage "erster Stunde" aufgrund ihrer zeitlichen Nähe zum Unfallereignis besonderes Gewicht zu (Peter Schumacher, a.a.O., S. 1455), zumal sich die Sachverhaltsschilderung darüber hinaus vollumfänglich mit den Aussagen von B._____ und F._____ deckt. Dass E._____ mit B._____ oder F._____ ein Gespräch über den Unfall geführt hätte, ist den Akten nicht zu entnehmen. Demgegenüber revidierte E._____ seine Aussage einen bzw. zwei Tage nach dem Verkehrsunfall. Offenbar führte E._____ mit G._____ unmittelbar nach dem Unfall noch ein Gespräch (BB act. 6 S.

3). Letzterer hatte B._____ wohl noch an der Unfallstelle beschuldigt, den Unfall durch sein Fahrverhalten verursacht zu haben (BB act. 6 S. 6; KB act. 12 S. 2). Es erscheint der Berufungsinstanz daher naheliegend, dass E._____ durch das Gespräch mit G._____ beeinflusst wurde und dieses Gespräch zu einer intensiven "Bearbeitung" der Erinnerungen führte wodurch ein verändertes Erinnerungsbild resultierte, sodass E._____, "je länger ich über die Ereignisse von gestern Abend nachdenke, [...]", (KB 13), seine Aussage entsprechend änderte. Diese Aussage von E._____ erscheint der Berufungsinstanz mithin als beeinflusst und nicht glaubhaft, zumal sich E._____ auch hinsichtlich der Fahrzeuge täuschen könnte, fuhr doch vor A._____ noch ein weiteres Fahrzeug (offenbar ein blauer Geländewagen), welcher von B._____ überholt worden war. 8.6.4. Fraglich ist weiter, wo B._____ zum Überholen ansetzte. In seiner ersten Einvernahme sagte E._____ zu diesem Punkt aus: "Dieser (B._____, Anmerkung des Verfassers) setzte ziemlich genau auf der Höhe zwischen den zwei Pfeilen der Einspurstrecke nach O.3_____ an zu überholen." (KB 11, S. 2). Auf entsprechende Nachfrage präziserte E._____ sodann: "Ja, dieser setzte noch im signalisierten Überholverbot zu Überholen an und überfuhr demzufolge noch um einige wenige Meter die dortige Sicherheitslinie" (KB 11, S. 2). Anlässlich der zweiten Einvernahme vom 22. Juli 2007 hielt E._____ fest: "Der Audi mit GR-Kontrollschilder überholte den Mercedes mit SZ-Kontrollschilder nicht auf der O.1_____brücke sondern erst auf dem geraden Strassenstück, unmittelbar nach der weiss gezeichneten Sperrfläche bei der Abzweigung nach O.3_____." (KB 14, S. 1). Auch wenn E._____ in der weiteren Einvernahme ausführte, B._____ habe zwei Fahrzeuge, d.h. G._____ und A._____ in einem Vorgang überholt, was – wie erwähnt – in einer Verwechslung der Fahrzeuge liegen kann (vgl. E. 8.6.3.), ändert dies nichts an der Glaubhaftigkeit der Darstellung, B._____ sei noch innerhalb des

E. 28

/ 49 Überholverbotes ausgeschert. Daran ändert auch nichts, dass E._____ die Überholstelle einmal als wenige Meter vor dem Überholmanöver, zwischen den zwei Pfeilen der Einspurstrecke nach O.3_____ (KB 11, S. 2) und dann als "unmittelbar nach dem weiss gezeichneten Sperrstück in der Mitte der Strasse bei der Abzweigung nach O.3_____ " (KB 13 und 14, S. 1) definierte. Entfernungsgrössen sind bekanntlich kaum genau einschätzbar. Umso weniger, als sich das Überholmanöver innert kürzester Zeit und fliegend abspielte. Im Kern bleibt E._____ jedoch stets und dezidiert dabei, dass B._____ noch innerhalb des Überholverbotes ausschwenkte und das Überholmanöver initiierte. Diese Angabe lässt sich außerdem durch weitere Indizien stützen. Gemäss Fotoblatt der Kantonspolizei Graubünden (KB 6) beginnt nämlich die dem Fahrzeug von A._____ zuordenbare Bremsspur 13.20 Meter nach Ende des signalisierten Überholverbotes. Die Ansprechzeit der Bremsen beträgt gemäss Gutachten 0.1-0.2 Sekunden (KB 28, S. 11), was bei der ermittelten Bremsenleitungs geschwindigkeit von A._____ von 69-75 km/h einem zurückgelegten Weg von ca. 1.5 Meter entspricht. Ebenfalls ist zu beachten, dass B._____ einen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug A._____ von ca. 1-1½ Wagenlängen einhielt, was 5-7.5 Meter entspricht (vgl. BB 7, S. 2 und KB 28, S 11). Ebenso zu berücksichtigen ist eine übliche Reaktionszeit von einer Sekunde, bis zum vollen Eintritt der Bremswirkung. Während dieser Zeit hatte A._____ eine Strecke von ca. 19.17 Meter zurückgelegt (69 km/h / 3.6 = 19.17). Legt man der Berechnung jeweils die Minimalvarianten zugrunde, ergibt sich, dass A._____ 25.67 Meter vor Beginn der sichtbaren Bremsspur, und damit ca. 12.5 Meter vor Ende des Überholverbotes den auf ihre Höhe aufgeschlossenen Wagen von B._____ bemerkt haben muss. Damit ist aber wiederum

erstellt, dass B._____ sein Überholvorgang in Übereinstimmung mit den glaubhaften Ausführungen von E._____ und G._____ noch innerhalb des signalisierten Überholverbotes, nach der Sperrfläche, in Überquerung einer Sicherheitslinie (KB act. 11, S. 1 und 2; KB act. 13; KB act. 14) begonnen haben muss. Das Überqueren einer Sicherheitslinie wurde von der Klägerin zwar nicht explizit behauptet. Dieses ist aber in der Behauptung, B._____ habe eine Sperrfläche überfahren, mitenthalten (argumentum a maiore ad minus; vgl. vorinstanzliche Akten, act. II/2, S. 27, Ziff. 2.2.3). Aus dem Gesagten erhellt sodann, dass auch A._____ bereits innerhalb des Überholverbotes in der Absicht, das vor ihr fahrende Fahrzeug zu überholen, zum Überholen ansetzte, die linke Fahrspur schwenkte und damit das Überholverbot sowie die Sicherheitslinie missachtete. Ebenfalls ergibt sich aus dem vorstehend Gesagten, dass A._____ das Fahrzeug von B._____ erst bemerkte, als dieses sie seitlich am Passieren war. Dies lässt

E. 29

/ 49 darauf schliessen, dass A._____ vor ihrem eigentlichen Ausscheren nach links keinen Kontrollblick durchführte. Andernfalls sie das Fahrzeug B._____ früher erkannt und das Überholmanöver kaum mehr begonnen hätte. 8.6.5. Aufgrund des vorstehend Gesagten und in Berücksichtigung der unangefochten gebliebenen vorinstanzlichen Feststellungen, stellt sich der Unfallhergang für die Berufungsinstanz wie folgt dar: Die Kolonne war mit einer Geschwindigkeit von ca. 50-60 km/h (KB 19), eher nur 50 km/h (KB 10, KB 19) in Richtung O.2_____ unterwegs, als die Fahrzeuglenkerin A._____ – ca. 12.5 Meter vor Ende des signalisierten Überholverbotes –, ohne Kontrollblick nach hinten, zum Überholen des vor ihr fahrenden Fahrzeuges ansetzte und mit einer Geschwindigkeit von ca. 69-75 km/h langsam gegen links ausschwenkte und dabei in Missachtung des signalisierten Überholverbots eine Sicherheitslinie überfuhr. Dadurch übersah sie das Fahrzeug von B._____, welches, seit der O.1_____erbrücke hinter ihr herfahrend, ebenfalls im Überholverbot zum Überholen angesetzt hatte und auf der Überholspur auf ihre Höhe aufgeschlossen hatte und mit einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h an ihr vorbeifuhr. Die Beifahrerin von B._____, F._____, bemerkte sodann, dass sich das auf gleicher Höhe befindliche Fahrzeug von A._____ ebenfalls nach links ausschwenkte, weshalb F._____ warnend aufschrie, was B._____ zum Beschleunigen seines Fahrzeuges veranlasste und am Fahrzeug von A._____ vorbei zog, um eine Kollision zu verhindern, was auch gelang. A._____ erschrak ob dem plötzlichen seitlichen Auftauchen des Fahrzeuges von B._____. Aufgrund ihrer Reaktionszeit, während welcher sie ihr Überholmanöver nach links weiter ausführte und die Sicherheitslinie überquerte, befand sie sich zum Zeitpunkt, als sie die Bremsen betätigte und brüsk nach rechts in Richtung Mauer steuerte, beinahe vollständig auf der linken Fahrspur. Durch das brüske Brems- und Ausweichmanöver nach rechts verlor A._____ sodann die Kontrolle über ihr Fahrzeug, und durchbrach – nach einer erneuten Lenkkorrektur nach links – den Bündnerzaun und stürzte talabwärts. Nachdem B._____ das in der Kolonne zuvorderst fahrende Fahrzeug überholt hatte, sah er das Durchbrechen von A._____ durch den Bündnerzaun im Rückspiegel. Er stellte sodann sein Fahrzeug am rechten Strassenrand ab. 8.6.6 Diese Feststellungen, namentlich die Feststellungen, dass die Bremsspur von A._____ zwar vollständig auf der linken Fahrbahn beginnt und sich das Fahrzeug von B._____ zu diesem Zeitpunkt nicht mehr neben ihr befunden haben

E. 30

/ 49 kann, A. _____ das Fahrzeug von B. _____ aber mindestens eine Sekunde vor dem Einsetzen der vollen Bremswirkung wahrgenommen haben muss, sie in dieser Zeit bei einer Geschwindigkeit von ca. 69 km/h rund 19 Meter zurückgelegt und sich zu diesem früheren Zeitpunkt (ca. 12.5 Meter vor Ende des Überholverbotes) noch teilweise auf der rechten Fahrspur befunden haben muss, so dass das Fahrzeug von B. _____ an ihr vorbeifahren konnte und sie bis zum Beginn der Vollbremsung (wenn auch nur knapp) passiert hatte – was im Übrigen auch die Aussage von G. _____ erklärt, wonach B. _____ A. _____ beim Wiedereinbiegen respektive von vorne behindert haben soll, erscheinen der Berufungsinstanz wesentlich plausibler, als die vorinstanzlichen Feststellungen zu sein. Wäre nämlich B. _____ – wie es der Gutachter und die Vorinstanz feststellten – bei Beginn der Vollbremsung (mit angeblich geringem Abstand) noch hinter A. _____ gefahren, hätte er unweigerlich selber abbremsen müssen, was weder er, seine Beifahrerin noch einer der weiteren Zeugen ausgesagt hatten. Geradezu als lebensfremd erachtet es die Berufungsinstanz, dass A. _____ auf ein hinter ihr herannahendes Fahrzeug, welches sie im Rückspiegel wahrgenommen hat, mit einer Vollbremsung mit einer Lenkbewegung nach rechts reagiert hätte. Viel wahrscheinlicher, und aufgrund des vorstehend Gesagten auch als erstellt, erscheint die Reaktion A. _____s infolge Erschreckens über ein (unerwartet) seitlich an ihr vorbeifahrendes Fahrzeug. Dass A. _____ noch weiter nach links fuhr, sodass sie zum Zeitpunkt der vollen Bremswirkung fast vollständig – hinter B. _____ – auf der linken Fahrspur war, lässt sich entgegen der berufungsklägerischen Vorbringen (vgl. act. A.3, S. 5) ohne weiteres mit der Reaktionszeit erklären, während welcher A. _____ ihr Fahrzeug weiter nach links steuerte.

9.1. Nachdem in den vorstehenden Erwägungen festgestellt wurde, dass B. _____ innerhalb des Überholverbotes mit dem Überholmanöver begonnen hat, stellt sich nachfolgend die Frage, ob dieses Fehlverhalten für den Unfall (mit)ursächlich war.

9.2. Grundlage des Ersatzanspruchs ist wie bereits erwähnt (vgl. E. 6.1.1. ff.) Art. 58 Abs. 1 SVG (i.V.m. Art. 65 Abs. 1 SVG).

9.3.1. Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den (Personen-)Schaden nur dann kausal, wenn dieser "durch den Betrieb" (s)eines Motorfahrzeugs verursacht wurde. Der Zusammenhang mit dem Betrieb betrifft dabei nicht nur die Frage der Adäquanz, wovon ein Grossteil der Lehre auszugehen scheint, sondern

E. 31

/ 49 auch die Frage der natürlichen Kausalität und ist bei deren Prüfung zu berücksichtigen (vgl. Hans Nigg, Haftung nach Art. 58 Abs. 1 und 2 SVG, insbesondere Betrieb und Nichtbetrieb des Motorfahrzeugs, in: Fellmann [Hrsg.], Haftpflicht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen, Bern 2013, S. 33, N 110; BGE 114 II 376). So fehlt es beispielsweise bereits in tatsächlicher Hinsicht an einem Betriebsvorgang, wenn der Unfall "bloss anlässlich des Betriebs" erfolgt (BGE 114 II 376 E.1.b; Walter Fellmann, a.a.O., N 366; Karl Oftinger/Emil Stark, a.a.O., Bd. II/2, S. 143 m.w.H. auf die Rechtsprechung). Das Bundesgericht folgt dabei dem maschinentechnischen Betriebsbegriff (vgl. BGE 88 II 455 E. 1; 97 II 161 E. 3.b). Das besondere Erfordernis der Kausalhaftung ist deshalb nur dann als erfüllt anzusehen, wenn das schädigende Ereignis in seiner Gesamtheit betrachtet als (adäquate) Folge der Gefahr erscheint, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen (Motor, Scheinwerfer usw.) des Fahrzeuges geschaffen wird (BGE 97 II 164 E. 3 m.w.H.). Der Betrieb umfasst mithin die Gesamtheit der mit der Fortbewegung zusammenhängenden Vorgänge (Karl Oftinger/Emil Stark, a.a.O., Bd. II/2, S. 113). Als Betriebsvorgang hat auch der Überraschungseffekt zu gelten (vgl. Roland Brehm, Betriebsgefahr und Betriebsvorgang des Motorfahrzeugs, in: René

Schaffhauser [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005, St. Gallen 2005, N 8 [zit. Roland Brehm, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht]). Natürlich kausal ist jedes fragliche Verhalten, das nicht weggedacht werden kann, ohne dass auch der eingetretene Erfolg entfiel bzw. nicht in gleicher Weise oder zur gleichen Zeit als eingetreten gedacht werden könnte (Urteil des Bundesgerichts 4A_444/2010 vom 22. März 2011 E. 2.1). Damit eine natürliche Kausalität zwischen dem Betrieb des Motorfahrzeugs und dem Schaden besteht, muss nicht notwendigerweise ein direkter Kontakt zwischen dem Fahrzeug und dem Geschädigten bestehen (BGE 63 II 339 E. 1). Eine mittelbare Verursachung genügt, sofern diese auf den Betrieb zurückgeführt werden kann. So genügt, wenn sich der Betriebsvorgang auf Distanz auswirkt, indem bspw. die Scheinwerfer blenden, ein plötzliches Ausscheren einen weiteren Strassenbenützer zu einem verzweifelten und fatalen Ausweichmanöver zwingt etc. (vgl. hierzu BGE 63 II 339; BGE 66 II 446 E. 2). 9.3.2. Ob ein natürlicher Kausalzusammenhang besteht, ist Tatfrage (BGE 107 II 269 E. 1b; Urteil des Bundesgerichts 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.1). Der Beweis des natürlichen Zusammenhangs obliegt dem Geschädigten (Art. 8 Abs. 1 ZGB; BK-Roland Brehm, a.a.O., N 117 zu Art. 41 OR; Urteil des Bundesgerichts 4C.449/2004 vom 9. März 2003 E. 4.4). Angesichts der Abstraktheit des natürlichen Kausalzusammenhangs ist es oft unmöglich, einen strikten

E. 32

/ 49 Beweis zu erbringen ("res ipsa loquitur"). Wenn nur Vermutungen über die Kausalität möglich sind – was bei Verkehrsunfällen häufig der Fall ist –, muss mit Indizien ("prima facie"-, "Anscheinsbeweis") und mit den Hypothesen gearbeitet werden, die nach den Umständen vernünftigerweise in Betracht fallen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 5C.174/2003 vom 4. Dezember 2003 E. 4.1.). In solchen Beweisnotstandsfällen begnügt sich die Rechtsprechung mit dem Wahrscheinlichkeitsbeweis. Macht der Beklagte ebenfalls Hypothesen zu seinen Gunsten geltend, hat das Gericht auf die "überwiegende Wahrscheinlichkeit" abzustellen (BGE 132 III 715; Urteil des Bundesgerichts 4A_744/2011 vom 12. Mai 2012 E. 10.1). Diese liegt vor, wenn für die Richtigkeit der Sachbehauptung nach objektiven Gesichtspunkten derart gewichtige Gründe sprechen, dass andere denkbare Möglichkeiten vernünftigerweise nicht massgeblich in Betracht fallen. (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4C.222/2004 vom 14. Dezember 2004 E. 2). Die vom Geschädigten geltend gemachte überwiegende Wahrscheinlichkeit verliert an Beweiskraft, wenn andere mögliche Schadenursachen plausibel sind (vgl. BK-Roland Brehm, a.a.O., N 117b zu Art. 41 OR; vgl. vorstehend E. 8.3.3.). 9.3.3. Die Berufungsklägerin rügt, der Berufungsbeklagten sei der Beweis des natürlichen Kausalzusammenhangs nicht gelungen. Sie habe diesen mittels Regelebeweismass zu erbringen. Weil jedoch noch weitere als die von der Berufungsbeklagten vorgebrachten Varianten ebenso denkbar seien, sei keineswegs ausgeschlossen, dass ein plötzliches Unwohlsein, ein Sekundenschlaf oder gar ein Insektenstich zum Fehlmanöver geführt hätten, gelinge ihr dieser Beweis nicht (act. A.3, S. 7). 9.3.4. Die Berufungsklägerin verkennt mit ihrem Vorbringen, dass vorliegend das Beweismass der überwiegenden Wahrscheinlichkeit zum Nachweis der natürlichen Kausalität genügt (E. 8.3.3.). Diesen Nachweis vermag die Berufungsbeklagte nach Auffassung der Berufungsinstanz angesichts des in E. 8.4. ff. festgestellten Unfallablaufes zu erbringen. Dies einerseits aufgrund des zeitlichen Zusammenfallens des Überholvorganges von B._____, d.h. seinem (für A._____ unerwarteten) seitlichen Auftauchen, während A._____ selbst zum Überholen ansetzte. Andererseits aber auch durch das Fehlen weiterer Umstände, welche in einer plausiblen Verbindung zum

brüskes Abbrems- und Ausweichmanöver stehen würden und dieses erklären könnten und für welche Anhaltspunkte bestehen. Die von der Berufungsklägerin vorgetragene Varianten und Ursachen wären zwar hypothetisch möglich. Doch werden diese – aufgrund der zeitlichen Nähe des Überholmanövers und dem Ausweichmanöver von A._____ – derart in den Hintergrund gedrängt, dass sie kaum mehr in der Lage sind, begründete Zweifel an

E. 33

/ 49 der dargelegten Kausalität zu begründen. Überdies kann auch ausgeschlossen werden, dass A._____ durch ein entgegenkommendes Fahrzeug erschrak bzw. durch ein zu nahes Einbiegen von B._____ zum Manöver gezwungen war (vgl. E. 8.6.3.). Damit erscheint einzig noch das unerwartete seitliche Auftauchen des Fahrzeuges von B._____ neben A._____ für ihr instinktives und abruptes Abbrems- und Ausweichmanöver nach rechts mit darauf folgendem Kontrollverlust überzeugend. Im Sinne eines Anscheinsbeweises spricht dafür auch das objektiv regelwidrige Verhalten von B._____ (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.2.2). Dieser setzte noch vor Ende des Überholverbots zum Überholen an, was eine Regelwidrigkeit im Sinne des SVG darstellt (vgl. E. 9.6.1. ff.). Dass ein Lenker stark erschrickt, kann als typische Folge eines solchen unerwarteten und untypischen Überholmanövers gewertet werden. Sind nun wie im vorliegenden Fall keine weiteren Hinweise erkennbar, die auf eine andere Ursache für das plötzliche Brems- und Ausweichmanöver schliessen liessen, ist für die Frage der tatsächlichen Kausalität auf diesen Anscheinsbeweis abzustellen. Die von der Berufungsklägerin genannten Varianten sind zwar hypothetisch möglich, aber eben nicht gleich wahrscheinlich und vermögen angesichts des Geschehensablaufes keine genügenden Zweifel zu begründen, um die überwiegende Wahrscheinlichkeit auszuschliessen. Damit gilt der natürliche Kausalzusammenhang zwischen dem Überholmanöver von B._____ und damit mit dem Betrieb dessen Fahrzeuges und der Reaktion von A._____ (Erschrecken samt bruskes Brems- und Überholmanöver) als erstellt. 9.3.5. Die Berufungsklägerin bringt vor, die Verletzungen von A._____ wären nicht im gleichen Umfange resultiert (act. A.2 S. 10 f.), wenn sie den Sicherheitsgurt getragen hätte. Auf die Frage, ob A._____ zum Unfallzeitpunkt angeschnallt gewesen war oder nicht, wird erst im Rahmen der Verschuldensprüfung näher eingegangen (vgl. E. 9.7.3. ff.). Sie braucht vorliegend noch nicht beantwortet zu werden. Die Behauptung, die Verletzungen wären bei Tragen des Gurtes geringer ausgefallen, betrifft im Kern die Frage nach einer Teilursache. Eine solche Konkurrenz von Teilursachen liegt vor, wenn mehrere (rechtlich relevante) Einzelursachen zusammen einen Schaden herbeigeführt haben, den jede Einzelursache für sich alleine nicht – oder jedenfalls nicht im entsprechenden Umfang hervorgerufen hätte (vgl. hierzu Thomas Probst, a.a.O., N 205 zu Art. 58 SVG m.w.H. auf die Lehre). Bei konkurrierenden Teilursachen haftet grundsätzlich jeder Mitverursacher für den ganzen Schaden solidarisch, die Mitverursachung durch den Geschädigten bildet ein Reduktions- und nur bei klarem Überwiegen ein Befreiungsgrund – weil die Adäquanz unterbrechend (vgl. Thomas Probst, a.a.O., N 206 zu

E. 34

/ 49 Art. 58 SVG). Als Aspekt des natürlichen Kausalzusammenhangs und damit Tatfrage, trägt die sich darauf berufende Partei, mithin die Berufungsklägerin, die Beweislast (Art. 8 ZGB). Zur Substantiierung ihrer Behauptung beantragte die Berufungsklägerin bereits in ihrer Duplik (S. 13), ein biomechanisches Gutachten einzuholen. Die Vorinstanz kam

diesem Antrag indessen nicht nach, sondern zeigte den Parteien anlässlich der Hauptverhandlung den vorbehaltlosen Abschluss des Beweisverfahrens sowie den Verzicht auf die Einholung weiterer Beweise an (vgl. dazu E. 4.4.). Hiergegen haben die Parteien weder opponiert noch den Beweisantrag erneuert, was als Verzicht auf den entsprechenden Beweisantrag zu werten ist. Mangels Gutachten und weiterer Anhaltspunkte gelingt der Berufungsklägerin nicht, ihre vorgetragene Behauptung zu beweisen. 9.3.6. Weiter muss zwischen dem Betrieb des Motorfahrzeuges und dem Schaden ein adäquater Kausalzusammenhang bestehen (BGE 82 II 43 E. 2). Die Adäquanz ist eine Rechtsfrage, weshalb sie nicht bewiesen, sondern dargelegt werden muss (Roland Brehm, a.a.O., N 231). Eine Ursache ist dann adäquat kausal für den eingetretenen Schaden, wenn sie nicht nur *conditio sine qua non* des Schadens, sondern auch nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Erfahrung geeignet ist, den eingetretenen Erfolg zu bewirken, so dass der Eintritt dieses Erfolges als durch die fragliche Bedingung wesentlich begünstigt erscheint. Die Adäquanz ist aufgrund einer *ex post* Betrachtung mittels nachträglich Prognose zu beurteilen. Es kommt dabei darauf an, ob der eingetretene Erfolg objektiv geeignet ist, als Wirkung einer bestimmten Ursache betrachtet zu werden (Karl Oftinger/Emil Stark, Bd. I, a.a.O., § 3 N 22; BGE 101 II 69 E. 3.). Mitteilbare Kausalität genügt, um eine Haftung zu begründen (BGE 81 I 554 E. 2; BGE 95 II 630 E. 3); eine körperliche Berührung der Fahrzeuge ist nicht erforderlich (Walter Fellmann, a.a.O., N 392). Auch singuläre Folgen können haftungsbe gründend sein (BGE 87 II 117 E. 6.c). Die Beurteilung des adäquaten Kausalzusammenhangs bedarf einer richterlichen Wertung, die gemäss Art. 4 ZGB nach Recht und Billigkeit vorzunehmen ist (BGE 123 III 110 E. 2 f.). 9.3.7. Die Berufungsklägerin trägt vor, das Überholmanöver von B._____ sei für das bruske Brems- und Ausweichmanöver keinesfalls adäquat kausal. Eine solche Reaktion von A._____ Patt sei geradezu abwegig. Ein Überholender müsse während seines Manövers nicht mit einer derart abwegigen Reaktion des vor ihm ebenfalls überholenden Verkehrsteilnehmers rechnen (vgl. act. A.3, S. 12).

E. 35

/ 49 Das Vorbringen verfährt nicht. Gemäss Art. 73 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) kennzeichnen Sicherheitslinien (weiss, ununterbrochen) insbesondere die Fahrbahnmitte (Abs. 1), die von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden dürfen (Abs. 6 lit. a SSV). Auch ist es gemäss Art. 26 Abs. 1 SSV den Führern von Motorfahrzeugen im Bereich eines signalisierten "Überholen verboten" untersagt, mehrspurig fahrende Motorfahrzeuge zu überholen. Aufgrund der Feststellungen der Berufungsinstanz gilt als erstellt, dass B._____ sein Überholmanöver bereits ca. 12.5 Meter vor Ende des Überholverbotes (signalisiert durch eine Signalisationstafel sowie Sicherheitslinie) begonnen hatte. Damit schuf B._____ eine Situation, die geeignet war, A._____, die – unabhängig ihres ebenfalls innerhalb des Überholverbotes angesetzte Überholvorganges – nicht mit einem Überholvorgang rechnen musste bzw. nicht rechnete, zu erschrecken und zu einem entsprechenden reflexartigen Verhalten zu veranlassen, zumal es zu berücksichtigen gilt, dass grundsätzlich jedes Überholmanöver eine erhöhte Gefährdung schafft (vgl. BGE 83 II 409 E. 2). 9.4. Die Berufungsklägerin bringt weiter vor, A._____ hätte mit einem Überholen rechnen müssen. Sie könne sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen, weil sie selbst innerhalb des Überholverbotes zum Überholen des vor ihr fahrenden Fahrzeuges angesetzt habe (act. A.3, S. 8 f.). Im Kern beruft sich die Berufungsklägerin auf das die adäquate Kausalität unterbrechende grobe Selbstverschulden von A._____. Dabei verkennt sie, dass das SVG mit Art. 59 Abs. 1 SVG

eine für diesen Unterbrechungsgrund spezifische, und von der allgemeinen Unterbrechungslehre des allgemeinen Haftungsrechts abweichende Regelung vorsieht und letztere als *lex specialis* verdrängt. Gemäss der genannten Bestimmung wird der grundsätzlich haftende Halter von seiner Haftung gänzlich befreit, wenn er beweist, dass der Unfall insbesondere durch grobes Verschulden des Geschädigten verursacht wurde. Er hat aber zugleich kumulativ darzutun, dass ihn selbst kein Verschulden trifft und auch keine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges zum Unfall beigetragen haben (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A_479/2009 vom 23. Dezember 2009 E. 4). Den mutmasslich haftenden Halter trifft hierfür die Beweislast. Misslingt ihm nur einer dieser Beweise, bleibt es bei der Halterhaftung nach Art. 58 Abs. 1 SVG (Urteil des Bundesgerichts 4C.332/2002 vom 8. Juli 2003 E. 4.2). Der Beweis ist jeweils mit dem Regelbeweis (striktter Beweis) zu führen (Urteil des Bundesgerichts 4C.332/2002 vom 8. Juli 2003 E. 3). Der Nachweis der negativen Tatsache ist zwar schwierig, aber nicht unmöglich. Der Halter kann ihn erbringen, wenn er positive Sachumstände nachweist, aus denen das Gericht auf die negative Tatsache schliessen kann, für fehlendes Verschulden also die An-

E. 36

/ 49 wendung der erforderlichen Sorgfalt (vgl. Walter Fellmann, a.a.O., § 13 N 668 m.w.H.). Die übrigen Voraussetzungen müssen bei fehlendem Entlastungsbeweis – zumindest im Rahmen der Adäquanzunterbrechung – nicht mehr geprüft werden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4C.332/2002 vom 8. Juli 2003; BGE 111 II 89 E. 1. ff.; BGE 64 II 312; Philippe Weissenberger, a.a.O., N 17 zu Art. 59 SVG). Gerade dieser Beweis erbringt die Berufungsklägerin nicht. So mangelt es bereits an einer Behauptung, B._____ habe sämtliche Sorgfalt walten lassen und keine Sorgfaltspflichten verletzt. Zudem muss sich B._____ immerhin vorwerfen lassen, sein Überholmanöver noch innerhalb des signalisierten Überholverbotes und in Überquerung einer Sicherheitslinie, begonnen zu haben. Diese Regelwidrigkeit gereicht ihm klarerweise zum Verschulden (Verletzung von Art. 26 Abs. 1 SSV und Art. 73 Abs. 1 und Abs. 6 lit. a SSV; vgl. E. 9.6.1. ff.). Wie hoch dieses Verschulden zu beurteilen ist, muss an dieser Stelle nicht beurteilt werden, genügt doch bereits ein minimales Verschulden. Weitere Ausführungen zur Unterbrechung des (adäquaten) Kausalzusammenhangs zufolge Selbstverschulden von A._____ erübrigen sich somit. Auf die von A._____ angeblich gesetzten Mitursachen (fehlender Rückblick durch A._____; Nichttragen des Sicherheitsgurtes etc.) ist sodann erst und einzig im Zusammenhang mit der für die Haftungsaufteilung gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG relevante Verschuldensqualifikation einzugehen (vgl. dazu nachfolgend E. 9.7.1.). 9.5. Der vorliegend relevante Schaden ist durch die Beteiligung mehrerer Motorfahrzeughalter entstanden (vgl. E. 8.4.). Gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG wird der (Personen)schaden den Haltern nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen. Das primäre Kriterium der Haftungsaufteilung ist somit das Verschulden. Bei einem ausschliesslichen Verschulden eines Halters haftet dieser alleine; liegt dagegen ein Verschulden auf mehreren Seiten vor, so wird die Haftung im Verhältnis zu den mitwirkenden Verschulden aufgeteilt (Hans Giger, a.a.O., N 2 ff. zu Art. 61 SVG); Philippe Weissenberger, a.a.O., N 1 zu Art. 61 SVG). Das Gesetz stellt damit hier, anders als bei der einfachen Kausalhaftung nach Art. 58 SVG, das Verschulden in den Vordergrund (BGE 84 II 304 E. 3.c; Walter Fellmann, a.a.O., N 470 ff.). Die Betriebsgefahr und weitere Umstände werden nur berücksichtigt, soweit sich gestützt darauf eine andere Verteilung der Haftung rechtfertigt (Roland Brehm, a.a.O., N 744). Der

Verschuldensbegriff von Art. 61 Abs. 1 SVG entspricht demjenigen von Art. 41 OR (Walter Fellmann, a.a.O., N 511; Roland Brehm, a.a.O., N 14). Das Verschulden teilt sich in objektive und subjektive Komponenten auf. Die objektive Komponente

E. 37

/ 49 des Verschuldens liegt im Verstoß des Schadensverursachers gegen eine Verhaltensnorm (vgl. BK-Roland Brehm, a.a.O., N 170 zu Art. 41 OR). Im Strassenverkehrsrecht ist objektives Verschulden zu bejahen, wenn ein Verstoß gegen Vorschriften, die den Zweck haben, Unfälle zu verhüten und Sicherheit zu schaffen, vorliegt (vgl. BK-Roland Brehm, a.a.O., N 173 zu Art. 41 OR m.w.H.). Zur subjektiven Seite des Verschuldens gehört die Urteilsfähigkeit (BK-Roland Brehm, a.a.O., N 179 zu Art. 41 OR). Im Strassenverkehr kommt dabei in der Regel nur fahrlässiges Verhalten in Frage, wobei zwischen leichtem, mittlerem und schwerem Verschulden zu unterscheiden ist (Walter Fellmann, a.a.O., N 512). Fahrlässigkeit ist rechtlich "missbilligte Unvorsichtigkeit" (vgl. Thomas Grieder, Die unvorsichtige Unvorsichtigkeit, in: AJP 2/2002, S. 959). Grobe Fahrlässigkeit und damit ein schweres Verschulden liegt vor, wenn die elementarsten Vorsichtsgebote missachtet werden. Dabei genügt, wenn der Täter das Risiko hätte erkennen müssen (BK-Roland Brehm, a.a.O., N 197a f. zu Art. 41 OR; Walter Fellmann/Andrea Kottmann, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. I, Bern 2012, N 564). Wird diese Intensität nicht erreicht, so ist abhängig von den konkreten Umständen von einem leichten oder – liegt ein solches nicht mehr vor – von einem mittleren Verschulden auszugehen (BK-Roland Brehm, a.a.O., N 198 ff. zu Art. 41 OR). Anders als Art. 58 SVG kennt Art. 61 SVG keine Vermutung des Verschuldens. Dieses ist von derjenigen Partei zu beweisen, die daraus eine Veränderung der Haftungsquote zu ihren Gunsten herleitet (vgl. Hans Giger, a.a.O., N 6 zu Art. 61 SVG; Roland Brehm, a.a.O., N 818; Walter Fellmann, a.a.O., N 539; Urteile 4A_495/2011 vom 5. Januar 2012 E. 4.2; 4A_270/2011 vom 9. August 2011 E. 3.2). Die Beurteilung der besonderen Umstände im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG beruht weitgehend auf richterlichem Ermessen (BGE 123 III 274 E. 1.a/cc). 9.6.1. Nachfolgend ist das Verschulden von B. _____ zu qualifizieren: 9.6.2 Der Fahrzeugführer muss gemäss Art. 27 Abs. 1 Satz 1 SVG Signale und Markierungen befolgen. Je bedeutsamer ein Signal für die Verkehrssicherheit ist, umso schwerer wiegt objektiv der Rechtsbruch. Je schwerer die Verkehrsverletzung objektiv wirkt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit bzw. ein schweres Verschulden zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (vgl. Philippe Weissenberger, Kommentar SVG, 2. Aufl. 2015, Art. 27 N. 19). Überholverbote (vgl. Ziff. 2.44 des Anhangs 2 zur SSV) untersagen den Führern von Motorfahrzeugen, mehrspurig fahrende Motorfahrzeuge und Strassenbahnen zu überholen (Art. 26 SSV). Sicherheitslinien (weiss, ununterbrochen; vgl. Ziff. 6.01 des Anhangs 2 zur SSV) kennzeichnen die Fahrbahnmitte oder Fahrstreifengren-

E. 38

/ 49 zen. Sie dürfen von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden (Art. 73 Abs. 1 und Abs. 6 lit. a SSV). Die Einhaltung dieser Vorschriften ist von grundlegender Bedeutung für die Verkehrssicherheit, kann doch gerade die Missachtung von Überholverböten zu folgenschweren Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen führen oder aber – was in der vorliegenden Konstellation denn auch zutraf – andere Verkehrsteilnehmer durch das Verhalten überrascht und zu unkontrollierten Lenkkorrekturen verleitet werden. 9.6.3. B. _____ setzte bereits im signalisierten Überholverbot in Überquerung einer Sicherheitslinie zum Überholen von A. _____ an,

wodurch diese erschrak und ihr Brems- und Ausweichmanöver einleitete. Mit seinem Verhalten handelte er offen- kundig den obgenannten Bestimmungen zuwider. Diese sind im Strassenverkehr von grundlegender Bedeutung für die Verkehrssicherheit (vgl. Urteil des Bundes- gerichts 1C_120/2016 vom 8. Juli 2016 E. 3.2). Sein Verhalten kann nicht auf eine bloss leichte Unaufmerksamkeit zurückgeführt werden, war ihm dieses Überhol- verbot doch bekannt (KB 12 S. 2). Ein leichtes Verschulden fällt damit ausser Be- tracht. Weil ihm mehr als leichte Unaufmerksamkeit vorwerfbar ist und ihm – aus Sicht eines durchschnittlichen Lenkers – erkennbar sein musste, dass durch sein Verhalten eine Gefahr für Dritte geschaffen wurde, welche sich im vorliegenden Fall dann in adäquat kausaler Weise verwirklicht hatte, ist ihm (mindestens) ein mittelschweres Verschulden vorwerfbar (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_120/2016 vom 8. Juli 2016 E. 3.4). Insofern ist der Berufungsbeklagten der Nachweis eines für die Haftungsaufteilung relevanten Umstandes (Verschulden von B._____) gelungen. Damit fällt eine einseitige Haftung ihrerseits für den eige- nen Schaden ausser Betracht (vgl. E. 9.3.1. ff.). 9.6.4. Entgegen dem Vorbringen der Berufungsbeklagten lässt sich aufgrund der Feststellungen der Berufungsinstanz, mangels verlässlicher Spurenbilder bzw. Aussagen, nicht erstellen, dass B._____ nahe auf das Fahrzeug A._____ auffuhr bzw. sie anderweitig bedrängt hatte, geschweige denn knapp vor ihr in sie behin- dernden Art und Weise wieder auf die rechte Fahrspur einbog. Damit ist B._____ kein weitergehendes Verschulden nachweisbar. 9.7.1. Sodann gilt es ein mögliches Verschulden von A._____ festzustellen und zu qualifizieren: 9.7.2. In diesem Zusammenhang gilt es darauf hinzuweisen, dass die Berufungs- beklagte einen Selbstverschuldensanteil ihrer Versicherten A._____ von 25% zu- gesteht und damit auch anerkannt hat (vgl. vorinstanzliche Akten act. II/1, S. 31),

E. 39

/ 49 womit sich im Weiteren keine Frage nach einem möglichen Entlastungsbeweis von A._____ stellen kann (Art. 59 Abs. 1 SVG). 9.7.3. In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob A._____ zum fraglichen Zeitpunkt einen Sicherheitsgurt trug. Die Vorinstanz führte hierzu aus, dass die durch den Unfall verursachten Verletzungen massgeblich auf das Nichttragen des Sicher- heitsgurtes zurückzuführen seien. Die Berufungsbeklagte hält dagegen, dass A._____ nach eigenen Aussagen stets die Sicherheitsgurte getragen habe. Sie bringt ferner vor, dass das Nichttragen des Sicherheitsgurtes nicht rechtsgenügend erwiesen sei, bzw. könne auch jemand an der Unfallstelle den Sicherheitsgurt oder könne sich dieser während des Unfalls gelöst haben. Diese Behauptungen sind nach Auffassung des streitberufenen Gerichts als reine Schutzbehauptungen zu qualifizieren. Zunächst ist nämlich festzuhalten, dass A._____ bisher zum massgeblichen Sachverhalt nicht befragt wurde bzw. werden konnte, weil keine Erinnerungen an den Unfall vorhanden sind (vgl. KB act. 5). E._____ fand A._____ am Unfallort im verunfallten Fahrzeug wie folgt vor (vgl. act. KB 11 S. 2): "Ich fand nur eine einzige Person vor. Diese lag diagonal im Fahrzeug. Die Füsse lagen vorne links unter dem Lenkrad. Der Körper zwischen den beiden Rücken- lehnen der Vordersitze und der Kopf war zwischen der hinteren rechten Türe und der Rücksitzlehne eingeklemmt. Der rechte Arm hing ausserhalb des Fahrzeuges und wurde durch die C-Säule verletzt. Dabei blutete die Verletzte stark an der rechten Achselhöhle." Auch B._____ hielt anlässlich seiner Befragung fest, dass A._____ mit dem Oberkörper auf dem Rücksitz lag und die Beine sich noch im vorderen Teil des Fahrzeuges befanden (vgl. KB act. 12 S. 1). Auf die Frage, ob er habe feststellen können, ob die verunfallte Lenkerin angegurtet gewesen sei, ant- wortete E._____ : "Dazu kann ich lediglich sagen, dass ich den Sicherheitsgurt nicht lösen musste. Ob dieser sich beim Aufprall gelöst hatte, oder ob sich

die verunfallte Lenkerin den Sicherheitsgurt nicht trug, weiss ich nicht." (vgl. KB act. 11, S. 3). Insgesamt kann aber gesagt werden, dass A._____ schwerstverletzt kaum in der Lage gewesen sein dürfte, den mutmasslich getragenen Sicherheitsgurt selbst zu lösen. Aufgrund der übereinstimmenden Aussagen von E._____ (vgl. KB act. 11, S. 3) und B._____ (vgl. KV act. 12 S. 1), nota bene solche "erster Sunde", dass die Fahrzeuglenkerin am Unfallort keinen Sicherheitsgurt trug, erscheint dem Gericht erwiesen, dass nicht jemand die Sicherheitsgurte der Fahrzeuglenkerin A._____ gelöst hat. Ein Lösen des Gurtes während des Unfalles erscheint nicht plausibel, zumal im verkehrstechnischen Gutachten an diesem keine Mangelhaftigkeit festgestellt werden konnte. Vor diesem Hintergrund kommt die

E. 40

/ 49 Berufungsinstanz zum Schluss, dass A._____ den Sicherheitsgurt bereits zum Unfallzeitpunkt nicht getragen hat. Die Berufungsklägerin stellte im Zusammenhang mit der Beantwortung der Frage, ob zum Unfallzeitpunkt der Sicherheitsgurt getragen wurde, den Beweisantrag, ein unfalldynamisches/technisches Gutachten einzuholen. Gleichzeitig stellt sie die Behauptung auf, dass das Tragen des Gurtes die korrekte Bedienung des Fahrzeuges positiv unterstützt und die schweren Verletzungen verhindert hätte (vgl. act. A.2, S. 10 f.). Aufgrund der eigenen Feststellungen der Berufungsinstanz bedarf es keines weiteren Nachweises des Nichttragens des Sicherheitsgurtes. Dieser Sachverhalt gilt auch ohne Gutachten als erstellt. Soweit mit dem Gutachten die Auswirkungen des Nichttragens des Gurtes auf die Bedienung des Fahrzeuges substantiiert werden soll, gilt es zu konstatieren, dass es sich hierbei um einen neuen Antrag handelt. Noven können indessen nur unter den restriktiven Voraussetzungen von Art. 317 Abs. 1 ZPO im Berufungsprozess eingebracht werden. Weil die Berufungsklägerin es indessen gänzlich unterliess, die Zulässigkeitsvoraussetzungen zu substantiieren, geschweige denn zu behaupten, ist der entsprechende Beweisantrag abzuweisen (vgl. Peter Reetz/Sarah Hilber, in: Sutter-Somm/Hasenböhler/Leuenberger [Hrsg.], Kommentar zur Schweizerischen Zivilprozessordnung [ZPO], 3. Aufl., Zürich 2016, N 49 zu Art. 317 ZPO). Soweit die Berufungsklägerin das Gutachten zur Substantiierung ihrer Behauptung, das Tragen des Sicherheitsgurtes hätte die schweren Verletzungen verhindert, beantragt, kann auf das bereits in E. 9.3.5. Gesagte verwiesen werden. 9.7.4. Vor dem Hintergrund des vorstehend in E. 9.7.3. und E. 9.3.5. Gesagten fehlt der Beweis eines natürlichen Kausalzusammenhangs zwischen dem Nichttragen des Sicherheitsgurtes und dem bei A._____ eingetretenen objektiven Verletzungsbild. Damit kann das Nichttragen des Sicherheitsgurtes bei der Beurteilung des Verschuldens keine Berücksichtigung finden, fehlt es diesbezüglich am notwendigen Konnex zwischen der mutmasslichen Sorgfaltspflichtverletzung und dem eingetretenen Schaden. 9.7.5. Gleich wie B._____ hat sich A._____ das Überholen innerhalb eines signalisierten Überholverbotes in Überquerung einer Sicherheitslinie (vgl. E. 8.6.4.) an ihr Verschulden anrechnen zu lassen. Dieses Verhalten ist ihr ebenfalls als mittelschweres Verschulden vorwerfbar. 9.7.6. Gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG haben Fahrzeugführer, die ihre Fahrrichtung ändern wollen (bspw. Überholen), auf den Gegenverkehr und auf die nachfolgenden

E. 41

/ 49 den Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen. Möchte ein Fahrzeuglenker ein vor sich fahrendes Fahrzeug überholen, hat er sämtliche Vorkehrungen zu treffen, um den sich aus dem (beabsichtigten) Überholmanöver ergebenden Gefahren adäquat begegnen zu können. Er

darf erst überholen, wenn er durch aufmerksame Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs die Gewissheit erlangt hat, dass er nicht mit einem anderen Verkehrsteilnehmer kollidieren wird (vgl. betreffend Rechtsabbiegen BGE 127 IV 34 E. 2.b; BGE 97 IV 34; Urteil des Bundesgerichts 6S.495/2006 vom 6. März 2007 E. 5.). Die Erfahrung lehrt, dass selbst die ordnungsgemässe Ankündigung von nachfolgenden Fahrzeugen oft nicht oder zu spät beachtet wird (vgl. BGE 97 IV 34) und diese versucht sein können, zu überholen (BGE 91 IV 16 E. 2.b). Die primäre Pflicht, solchen Gefährdungen durch entsprechende Vorsicht vorzubeugen, trifft den Führer des Fahrzeuges, der abbiegen (Urteil des Bundesgerichts 6S.495/2006 vom 6. März 2007 E. 5.2) oder auch überholen will. Aufgrund der Feststellungen des streitberufenen Gerichts gilt als erstellt, dass A._____ noch innerhalb des Überholverbotes zum Überholen des vor ihr fahrenden Fahrzeuges angesetzt hatte. Dabei unterliess sie es, durch einen Kontrollblick sicherzustellen, dass der rückwärtige Verkehr nicht gefährdet wird. Durch dieses Unterlassen übersah sie das Fahrzeug B._____, welches im Begriff war, sie zu überholen (vgl. E. 8.6.5.). Zweifellos ist ihr diese Sorgfaltspflichtverletzung vorzuwerfen, welche in adäquater Weise einen wesentlichen Beitrag zum Abbrems- und Ausweichmanövers und dem Schaden leistete. Die Berufungsbeklagte bringt vor, A._____ habe unmittelbar nach Ende des Überholverbotes nicht damit rechnen müssen, aus dem Überholverbot heraus überholt zu werden (vgl. act. A.2, S. 22). Im Kern beruft sich die Berufungsbeklagte auf den Vertrauensgrundsatz. Nach diesem aus der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Grundsatz darf jeder Strassenbenützer, sofern nicht besondere Umstände dagegen sprechen, darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls ordnungsgemäss verhalten, ihn also nicht behindern oder gefährden (BGE 118 IV 277 E. 4a m.w.H.). Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich nur stützen, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat. Wer gegen die Verkehrsregeln verstösst und dadurch eine unklare oder gefährliche Verkehrslage schafft, kann nicht erwarten, dass andere diese Gefahr durch erhöhte Vorsicht ausgleichen (BGE 118 IV 277 E. 4a m.w.H.; BGE 120 IV 252 E. 2.d.aa.). Jedoch gilt diese Einschränkung dort nicht, wo gerade die Frage, ob der Verkehrsteilnehmer eine Verkehrsvorschrift verletzt hat, davon abhängt, ob er sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann oder nicht, wäre es doch zirkelschlüssig, in einem

E. 42

/ 49 solchen Fall den Vertrauensgrundsatz nicht anzuwenden mit der Begründung, der Täter habe eine Verkehrsregel verletzt (BGE 120 IV 252 E. 2.d.aa.). Grundsätzlich trifft zu, wenn die Berufungsbeklagte ausführt, A._____ habe nicht mit einem innerhalb des Überholverbotes angesetzten Überholen von B._____ rechnen müssen. Daraus vermag sie jedoch nichts zu ihren Gunsten ableiten. Unabhängig des Fahrverhaltens der übrigen Verkehrsteilnehmer hat sich derjenige Fahrzeuglenker, welcher nach links abbiegt oder zum Überholen ansetzen möchte, vor dem Einleiten des Überholmanövers zu vergewissern, dass keine nachfolgenden Fahrzeugführer durch das Manöver behindert werden; ein Verstoss gegen Art. 34 Abs. 3 SVG und damit objektive Regelverletzung liegt somit bereits dann vor, wenn er dies unterlässt. Daraus erhellt, dass die von B._____ begangene Regelverletzung im vorliegenden Fall keinen Einfluss auf die Frage nach der Anwendbarkeit des Vertrauensprinzips zeitigen kann. Ein Kontrollblick ist stets bei einem entsprechenden Manöver gefordert. Setzte A._____ also ohne Kontrollblick nach hinten zum Überholen an, verstösst sie gegen Art. 34 Abs. 3 SVG, und zwar unabhängig davon, ob sich der nachfolgende Fahrzeuglenker B._____ einer Verkehrsregelverletzung schuldig gemacht hat (vgl. hierzu Urteile des Bundesgerichts 6B_543/2011 vom 7. Oktober 2011; 6P.9/2004

[und 6S.188/2004] vom 18. Juni 2004 E. 8.2; 6S.392/2003 vom 24. November 2003). An dieser Sichtweise ändert auch BGE 125 IV 83 nichts, in welchem einem links- abbiegenden Fahrzeug eine Berufung auf den Vertrauensgrundsatz zugebilligt worden war. Diesem Entscheid lag nämlich ein anderer Sachverhalt zugrunde. So hatte der Linksabbieger vorgängig durch den Rückspiegel geschaut (wenn auch nicht unmittelbar vor dem Abbiegen) und festgestellt, dass kein rückwärtiger Verkehr herrschte. Das Bundesgericht kam bereits aufgrund dieses Umstandes zum Schluss, der Abbiegende sei seiner Pflicht zur Rücksichtnahme (Art. 34 Abs. 3 SVG) nachgekommen. Ebenso habe er korrekt eingespart und den Blinker getätigt. Mithin hatte sich der erwähnte Linksabbieger vollumfänglich regelkonform verhalten. Aufgrund der besonderen Konstellation führte das Bundesgericht aus, dass es die Anforderungen an den Linksabbieger überspannen würde, wenn man von ihm verlangen wollte, dass er sich unmittelbar beim Abbiegen zusätzlich nochmals nach hinten absichern müsste. Er dürfe mithin darauf vertrauen, dass ein ihm folgender und nicht vortrittsberechtigter Velofahrer nicht überholt. Im Gegensatz dazu hat sich A. _____ regelwidrig verhalten. Schliesslich gilt zu beachten, dass im Interesse der Verkehrssicherheit nicht leichthin angenommen werden kann, der links Abbiegende bzw. Überholende habe sich auf das für nachfolgende Fahrzeuge geltende Verbot des Linksüberholens verlassen dürfen; denn er schafft

E. 43

/ 49 mit seinem Manöver eine gefahrenträchtige Verkehrssituation. A. _____ hätte die dem Überholvorgang inhärente (abstrakte) Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer durch einen entsprechenden Kontrollblick reduzieren müssen. Aus dem Gesagten erhellt, dass A. _____ zwar grundsätzlich nicht mit einem sie überholenden Fahrzeug hätte rechnen müssen. Dies entbindet sie aber nicht von einem Kontrollblick (Art. 34 Abs. 3 SVG) und führt nicht zu ihrer vollständigen Entlastung, zumal sie selbst regelwidrig innerhalb des Überholverbotes zum Überholmanöver ansetzte. Ihr Verschulden kann noch als mittelschwer qualifiziert werden, zumal das Verhalten von B. _____ wesentlich zur Realisierung der Gefahr beigetragen hatte. 9.7.7. Weiter ist A. _____s abrupt eingeleitetes Abbrems- und Korrekturmanöver zu würdigen. Aufgrund der Feststellungen des streitberufenen Gerichts steht fest, dass die Fahrzeuglenkerin A. _____ ihr Fahrzeug zum Überholen eines vor ihr fahrenden Fahrzeuges nach links steuerte. Mangels Kontrollblick bemerkte sie den sie überholenden Paul A. _____ erst, als dieser sie seitlich passierte bzw. am Passieren war. Bis sie reagierte, schwenkte sie weiter nach links aus, bis sie sich bei- nahe vollständig auf der linken Fahrspur befand und reagierte. Gemäss den sich auf das Spurenbild stützenden gutachterlichen Feststellungen, leitete sie in der Folge ein brusches Vollbrems- und Ausweichmanöver nach rechts ein. Als sie bemerkte, dass ihr Fahrzeug (ohne ABS) nicht mehr lenkbar war und sie gegen die rechtsseitige Stützmauer schlitterte, löste sie – aus nicht ersichtlichen Gründen – die Fussbremse. Da die Vorderräder zu diesem Zeitpunkt bereits nach links eingeschlagen waren, führte dies zu einer raschen Richtungsänderung der Fahrzeugfront nach links. Eine weitere Lenkkorrektur (nach rechts) war zeitlich nicht mehr möglich, so dass das Fahrzeug den Bündnerzaun durchbrach und schliesslich in die Tiefe stürzte (act. KB 28 S. 14). Offensichtlich fiel ihr Abbrems- und Korrekturmanöver zu abrupt aus, wodurch sie ins Schleudern bzw. gemäss Gutachter in eine Schiefelage geriet. 9.7.8. Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Beherrschen heisst, dass der Fahrer ständig "Herr der Maschine" bleibt (vgl. BGE 76 IV 53), diese also dorthin fährt, wo er will und muss, denn wenn er die Herrschaft über das Gefährt verliert, ist er nur noch Passagier

und unterliegt allein den Regeln der Physik. Der Fahrzeugführer muss in der Lage sein, ein Fahrzeug auch in einer nicht voraussehbaren schwierigen Verkehrssituation sicher zu führen (Andreas

E. 44

/ 49 Roth, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, N 1 zu Art. 31 SVG; BGE 129 IV 282 E. 2.2.1). Der Fahrzeuglenker muss mithin die auf ihn zukommenden Informationen aufnehmen und verarbeiten, um auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren (Urteil des Bundesgerichts 4C.3/2001 vom 26. September 2001 E. 4.a; BGE 76 IV 53 E. 1; Philippe Weissenberger, a.a.O., N 4 zu Art. 31 SVG). Kommt es zu einem Zusammenstoss, gerät das Fahrzeug ins Schleudern und gar über die Strasse hinaus, so ist das an sich bereits der Beweis, dass das Fahrzeug vom Lenker nicht beherrscht wurde (Urteil des Bundesgerichts 6B_54/2010 vom 18. März 2010 E. 2.3.; Andreas Roth, a.a.O., N 54 zu Art. 31 SVG). Das Resultat lässt aber noch keinen eindeutigen Rückschluss auf ein vorwerfbares Verhalten zu, weshalb ein Verschulden, welches insbesondere auf einem Fahrfehler oder einer Fehlreaktion des Lenkers beruhen kann, nachzuweisen ist (Andreas Roth, a.a.O., N 54 zu Art. 31 SVG). Auch wenn vom Lenker grundsätzlich eine richtige, situationsadäquate Reaktion verlangt wird, ist zu berücksichtigen, dass auch er nur ein Mensch und damit nicht unfehlbar ist. Im Verkehr kann er überraschend in eine kritische Situation kommen, wo Fehlentscheidungen und falsche Reaktionen möglich und verständlich sind. Er muss innert Sekundenbruchteilen entscheiden, wie er sich verhält. Eine einmal getroffene Entscheidung ist oft nicht mehr korrigierbar. Dem trägt denn auch die Rechtsprechung Rechnung. So geschieht die Beurteilung der Reaktionsadäquanz nicht ex post, sondern ex nunc (BGE 122 IV 225). Erweist sich die gewählte Reaktion des Lenkers im Nachhinein, d.h. nach ruhigem Überlegen und Abwägen, als nicht die beste aller denkbaren Reaktionsweisen, so gereicht das dem Fahrzeugführer nicht zum Vorwurf, das wenigstens so lange nicht, als die getroffene Reaktion verständlich und nicht als abwegig oder sogar als "kopfflos" erscheint (vgl. BGE 101 IV 80; Andreas Roth, a.a.O., N 55 zu Art. 31 SVG). Massgebend sind dabei insbesondere die in der konkreten Situation gegebenen Verhältnisse. Dem Gericht steht bei der Qualifizierung ein erhebliches Ermessen zu (Andreas Roth, a.a.O., N 55 zu Art. 31 SVG). Eine isolierte Betrachtung des Brems- und Ausweichmanövers führte vorliegend zum Schluss, dass dieses offensichtlich zu abrupt ausfiel, wodurch A._____ ins Schleudern bzw. gemäss Gutachter in Schiefelage geriet, die Kontrolle über das Fahrzeug verlor, den Bündnerzaun durchschlug und den Hang hinabstürzte. Dennoch kann ihr kein Verschulden vorgeworfen werden. Vergewärtigt man sich nämlich ihrer damaligen Situation, erscheint eine entsprechende schreckbedingte reflexartige Reaktion angesichts des unerwarteten Auftauchens von B._____ zu-

E. 45

/ 49 mindest nicht als völlig kopfflos bzw. abwegig, ist darin doch der Versuch zu erblicken, ihr Fahrzeug zu verlangsamen und wieder auf die rechte Fahrspur zu bringen. Angesichts dieser Ausgangslage ist auch – zumindest relativ – nachvollziehbar, dass die reflexartige Bremsreaktion offensichtlich zu brüsk erfolgt war. Vor diesem Hintergrund kann A._____ ihr Brems- und Ausweichmanöver nicht, bzw. knapp nicht, vorgeworfen werden. 9.7.9. Vor dem Hintergrund des in E. 9.6.1. ff. Gesagten ergibt sich folgendes Bild: A._____ hat sich als vorwerfbar zu lassen, dass sie ohne Kontrollblick (Art. 34 Abs. 3 SVG) zum Überholen des vor ihr fahrenden Fahrzeuges ansetzte und innerhalb des Überholverbots

(Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 26 SSV sowie Art. 73 Abs. 1 und 6 lit. a SSV) eine Sicherheitslinie überfuhr; das Verschulden wiegt mittel- schwer bis schwer. Demgegenüber hat sich B._____ vorhalten zu lassen, in einem signalisierten Überholverbot in Überquerung einer Sicherheitslinie ein Überholmanöver vollzo- gen zu haben (Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 26 SSV sowie Art. 73 Abs. 1 und 6 lit. a SSV), was ihm als mittleres Verschulden vorzuwerfen ist. In Würdigung und gegenseitiger Abwägung des Verschuldens dieser einzelnen Pflichtwidrigkeiten, erscheint das Verschulden von A._____ insgesamt doch deut- lich grösser als dasjenige von B._____, so dass im Ergebnis eine (Verschul- dens)Aufteilung von 40% (B._____): 60% (A._____) resultiert. 10.1. Art und Umfang des Schadenersatzes sowie die Zusprechung einer Genug- tuung richten sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechts betreffend die unerlaubte Handlung (vgl. Art. 62 Abs. 1 SVG). Die Klägerin hat im Rahmen ihrer Teilklage vom Gesamtschaden in Höhe von CHF 231'149.50 für die vom Unfall- zeitpunkt bis Ende Dezember 2007 angefallenen Rettungs- und Heilungskosten sowie die in derselben Zeitspanne angefallenen Hilfsmittelkosten in ihrem Rechts- begehren lediglich 75%, d.h. CHF 173'363.00 geltend gemacht, ging dabei also offensichtlich selber von einer reduzierten Haftungsquote aus. Der geltend ge- machte Schaden wird in seiner Höhe nicht bestritten. Die Haftungsquote entspricht – bei beidseitigem Verschulden – der Verschuldensquote (vgl. Art. 61 Abs. 1 SVG; Philippe Weissenberger, a.a.O., N 6 zu Art. 61 SVG). Entsprechend der Würdi- gung des jeweiligen Verschuldens, resultiert – in Abweichung zur vorinstanzlichen Erkenntnis – eine Quotenverteilung von 40% für B._____ sowie 60% zulasten von A._____. Somit ist der Berufungsbeklagten (im Rahmen ihrer Teilklage) ein Scha- denersatz in Höhe von CHF 92'459.80 zuzusprechen.

E. 46

/ 49 10.2. Die Klägerin beantragt 5% Zins ab dem 14. Oktober 2013, welchen die Vor- instanz ihr zusprach. Der Bestand ist ausgewiesen, wenn auch nur auf den Betrag von CHF 92'459.80. Der Schaden war am 14. Oktober 2013 bereits vollständig eingetreten, so dass ab diesem Datum Zins geschuldet ist. 10.3. Vor diesem Hintergrund ist die Berufung teilweise gutzuheissen und der angefochtene Entscheid aufzuheben. Die Berufungsklägerin (Anschlussberu- fungsklagte, Beklagte) wird verpflichtet, der Berufungsbeklagten (Anschlussbe- rufungsklägerin, Klägerin) im Rahmen der Teilklage der letzteren CHF 92'459.80 zzgl. Zins von 5% seit 14. Oktober 2013 zu bezahlen. Die darüber hinausgehen- den Anträge werden abgewiesen. Die Anschlussberufung wird abgewiesen. 11.1. Zuletzt bleibt über die Prozesskosten zu befinden. Nach Art. 106 Abs. 1 ZPO werden die Prozesskosten, die sich aus den Gerichtskosten und der Parteientschädigung zusammensetzen (Art. 95 Abs. 1 ZPO), grundsätzlich der unterliegenden Partei auferlegt. Aufgrund der im Rechtsmittelverfahren gestellten Begehren kann analog zum vorinstanzlichen Verfahren von einem wirtschaftlichen Wert der Streitsache von CHF 173'362.00 ausgegangen werden. Die Vorinstanz hiess die Klage der Berufungsbeklagten und Anschlussberufungsklägerin im Um- fang von CHF 115'574.75 gut. Die Berufungsklägerin hat mit ihrem Begehren auf Aufhebung des Urteils des Bezirksgerichts Plessur vom 23. Oktober 2014 und Abweisung der Klage dahingehend teilweise obsiegt, als ihre Haftungsquote um 20% auf total CHF 92'459.80 reduziert wurde. Die Anschlussberufungsklägerin ist mit ihrem Antrag auf Verpflichtung der Anschlussberufungsbeklagten zur Bezah- lung von CHF 173'362.00 vollumfänglich unterlegen. Bei diesem Verfahrensaus- gang rechtfertigt sich, die Gerichtskosten des Berufungs- und Anschlussberu- fungsverfahrens den Prozessparteien je zur Hälfte zu

überbinden (Art. 105 Abs. 1 und Art. 106 ZPO). Die Gerichtsgebühr für das Berufungs- und Anschlussberufungsverfahren, die gestützt auf Art. 9 der Verordnung über die Gerichtsgebühren in Zivilverfahren (VGZ; BR 320.210) auf CHF 9'000.00 festgesetzt wird, wird daher zu CHF 4'500.00 der Berufungsbeklagten (Anschlussberufungsklägerin) und zu CHF 4'500.00 der Berufungsklägerin (Anschlussberufungsbeklagte) auferlegt. Die den Parteien auferlegten Gerichtskosten werden mit den von ihnen geleisteten Kostenvorschüssen von je CHF 8'000.00 verrechnet. Der Restbetrag der Kostenvorschüsse wird den Parteien durch das Kantonsgericht von Graubünden erstattet (d.s. je CHF 3'500.00). 11.2. Aufgrund des je hälftigen Obsiegens sind die Parteientschädigungen in Anwendung der Bruchteilsverrechnungsmethode wettzuschlagen.

E. 47

/ 49 12.1. Nachdem die II. Zivilkammer des Kantonsgerichts von Graubünden einen neuen Entscheid trifft, hat sie auch über die Prozesskosten des erstinstanzlichen Verfahrens neu zu entscheiden (Art. 318 Abs. 3 ZPO). 12.2. Hat keine Partei vollständig obsiegt, sind die Prozesskosten nach dem Ausgang des Verfahrens von Amtes wegen zu verteilen (Art. 105 Abs. 1 ZPO). Wie gezeigt, ist die Klage der Berufungsbeklagten und Anschlussberufungsklägerin in einem kleineren Umfang gutzuheissen, als dies die Vorinstanz gemacht hat (statt ursprünglich CHF 115'574.75 neu CHF 92'459.80 zzgl. Zins seit 14. Oktober 2013). Wie auch in ihrer Anschlussberufung beantragte die Berufungsbeklagte bzw. Anschlussberufungsklägerin schon in ihrer Klage die Zusprechung von CHF 173'362.00. Weil die Anträge vor der Vorinstanz wertmässig mit den Anträgen in der Berufung bzw. Anschlussberufung übereinstimmen, rechtfertigt es sich in Berücksichtigung des Ausgangs des Berufungsverfahrens und des Anschlussberufungsverfahrens, auf das gleiche Verteilverhältnis abzustellen, sodass die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens je hälftig zu überbinden sind (Art. 105 Abs. 1 und Art. 106 ZPO). Die Gerichtskosten für das vorinstanzliche Verfahren werden in Anwendung von Art. 3 Abs. 1 VGZ auf CHF 9'000.00 festgesetzt, zuzüglich der Pauschale für das Schlichtungsverfahren von CHF 500.00 (Art. 95 Abs. 2 lit. a ZPO); die Klägerin sowie die Beklagte haben davon je ½, das sind je CHF 4'750.00, zu bezahlen. Die der Klägerin angelasteten Kosten werden mit den von ihr geleisteten Kostenvorschüssen in Höhe von CHF 9'500.00 verrechnet. Die Beklagte wird verpflichtet, der Klägerin den von ihr geleisteten Vorschuss im Betrag von CHF 4'750.00 zu ersetzen (Art. 111 Abs. 2 ZPO). 12.3. Bei je hälftigem Obsiegen der Parteien sind die Parteientschädigungen wettzuschlagen.

E. 48

/ 49 III.

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