

ZH_HANDELSGERICHT HG140215 vom 20. Juli 2016

Zh Handelsgericht, 2016-07-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_handelsgericht_HG140215

FR: ZH_HANDELSGERICHT HG140215 du 20 juillet 2016

IT: ZH_HANDELSGERICHT HG140215 del 20 luglio 2016

Erwägungen

E. 1

Formelles

E. 1.1

Zuständigkeit Die örtliche und sachliche Zuständigkeit des Handelsgerichts des Kantons Zürich wurde ausdrücklich anerkannt (act. 13 Rz. 3) und ist gegeben (Art. 10 Abs. 1 lit. b ZPO; Art. 6 Abs. 2 und 3 ZPO i.V.m. § 44 GOG).

E. 1.2

Teilklage Der Kläger erhebt eine Teilklage. Er beschränkt die Klage in zeitlicher Hinsicht auf den Zeitraum von 21. Juli 2000 bis zum 31. Oktober 2014 sowie in sachlicher Hinsicht auf die Genugtuung und einen Teil des im genannten Zeitraum aufgelaufenen Erwerbsschaden. Insgesamt ist die Klage auf CHF 30'000.– beschränkt (Rechtsbegehren Ziff. 2). Dies ist in Anwendung von Art. 86 ZPO zulässig. Allerdings wird der Kläger dadurch nicht von seiner Substantiierungspflicht entbunden. Der Kläger hat den

- 5 - behaupteten Schaden in der eingeklagten Höhe zu beweisen. Eine Erleichterung des Beweismasses aufgrund des geringeren Streitwerts existiert nicht.

E. 1.3

Noveneingaben und Stellungnahmen a. Mit Eingaben vom 2. September 2015 (act. 24) und vom 9. Dezember 2015 (act. 33) erstattete der Kläger zwei unaufgeforderte Stellungnahmen zu echten Noven. b. Nach dem Abschluss des zweiten Schriftenwechsels können neue Tatsachen nur unter den Voraussetzungen von Art. 229 ZPO ins Verfahren eingebracht werden. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Noven ohne Verzug ins Verfahren eingebracht werden (Art. 229 Abs. 1 ZPO). Ausserdem dürfen die Tatsachen und Beweismittel erst nach dem letzten Schriftenwechsel entstanden oder gefunden worden sein (echte Noven, lit. a) oder trotz zumutbarer Sorgfalt nicht früher vorgebracht worden sein können (unechte Noven, lit. b). c. Im vorliegenden Verfahren ist der Aktenschluss mit dem Abschluss des zweiten Schriftenwechsels, also mit der Duplik der Beklagten vom 10. September 2015 (act. 29), eingetreten (BGE 140 III 312 E. 6). Auf Seiten des Klägers war dagegen der zweite Schriftenwechsel bereits mit der Erstattung der Replik vom 11. Mai 2015 (act. 19) abgeschlossen, sodass ab diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen von Art. 229 ZPO zu beachten waren. Mit der Eingabe vom 2. September hat der Kläger ein Anschlussgutachten des D. _____ vom 24. August 2015 eingereicht (act. 25/43). Dieses wurde ihm am 25. August 2015 zugestellt (act. 25/42). Unbestrittenermassen ist das Anschlussgutachten erst nach Einreichen der Replik ergangen, weshalb es sich um ein Novum handelt (act. 29 Rz. 88.2). Der Kläger hat die Eingabe wenige Tage nach Erhalt des Anschlussgutachtens eingereicht, womit diese als rechtzeitig anzusehen ist. Die Stellungnahme zu echten Noven

vom 9. Dezember 2015 betrifft die Beantwortung von Ergänzungsfragen durch das D._____. Diese ist am 3. Dezember 2015 erfolgt (act. 34/45), wobei die IV-Stelle des Kantons Thurgau das Dokument

- 6 - am 8. Dezember 2015 an den Rechtsvertreter des Klägers weiterleitete (act. 34/44). Unbestrittenermassen handelt es sich auch hier um ein echtes Novum (act. 35 S. 2). Ebenso ist die Eingabe aufgrund der unverzüglichen Einreichung als rechtzeitig anzusehen. Die Stellungnahme der Beklagten erfolgte am 30. Dezember 2015 (act. 35), nachdem ihr die Eingabe des Klägers am 11. Dezember 2015 zugestellt worden ist. Unter Berücksichtigung der Gerichtspflichten (Art. 145 Abs. 1 lit. c ZPO) ist die beklagte Stellungnahme als rechtzeitig anzusehen und im Verfahren zu berücksichtigen. d. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die nach der jeweils zweiten Rechtsschrift eingegangenen Eingaben der Parteien vom 2. September 2015 (act. 24), vom 9. Dezember 2015 (act. 33) und vom 30. Dezember 2015 (act. 35) betreffend Stellungnahme zu echten Noven die Voraussetzungen von Art. 229 ZPO bzw. des Replikrechts erfüllen und damit zu beachten sind. Ausführungen, die einem dritten Parteivortrag gleichkommen, ohne dass sie durch neue Beweismittel unterlegt würden, sind dabei nicht beachtlich.

E. 2

Juni 2014, 4A_5/2014 E. 5.1). Inwiefern dies der Fall gewesen wäre, wird vom Kläger nicht dargelegt. Ohnehin erscheint dies aufgrund des Unfallhergangs wenig wahrscheinlich. Der Kläger ist mit dem linken Vorderrad des Traktors kollidiert. Dieses war quer zum klägerischen Motorrad in Bewegung. Ausgewirkt hat sich in erster Linie die Geschwindigkeit des Motorrads und dessen Instabilität. Diese Faktoren hätten sich aber bei einer Kollision mit einem normalen Personenwagen weitgehend gleich ausgewirkt. Die Grösse des Traktors samt Anhänger führt ebenfalls nicht zu einer erhöhten Betriebsgefahr. Gerade weil dieser notorisch gross ist, muss nicht damit gerechnet werden, dass er übersehen werden könnte (Urteil des Bundesgerichts vom 2. Juni 2014, 4A_5/2014, E. 5.1.3). Selbst in der unübersichtlichen Rechtskurve ist davon auszugehen, dass der Traktor mit dem Anhänger prominent in Erscheinung getreten ist und von weither sichtbar war. Entscheidend ist die Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge. Der Kläger bezeichnet die Geschwindigkeit des Traktors als sehr langsam, nahezu verkehrsgefährdend, was eine erhöhte Betriebsgefahr nach sich zieht (act. 19 Rz. III.8). Dieser Meinung ist nicht zu folgen. Im Verkehr auf öffentlichen Strassen ist aufgrund der unterschiedlichen Arten von Verkehrsteilnehmern immer damit zu rech-

- 45 - nen, dass gewisse Teilnehmer eher langsam unterwegs sind oder nicht schneller unterwegs sein können. Diese werden dabei aufgrund ihres Tempos von einzelnen Verkehrsteilnehmern als Hindernis wahrgenommen. Eine eigentliche Gefährdung stellen sie jedoch nicht dar. Daraus eine erhöhte Betriebsgefahr herzuleiten ginge zu weit. Vielmehr reduziert sich diese durch die geringere Geschwindigkeit, da eine Kollision eines langsameren Fahrzeuges in aller Regel geringfügigere Folgen als diejenige eines schnelleren Fahrzeuges zeitigt.

E. 2.1

Unbestrittener Sachverhalt Unbestrittenermassen kam es am 21. Juli 2000, kurz nach 19:00 Uhr, zu einer Kollision zwischen dem Kläger, der mit einem Motorrad unterwegs war, und dem Traktor von C._____. Der Unfall ereignete sich in E._____, Kanton Zug, auf der F._____-Strasse. C._____ fuhr mit seinem Traktor in Richtung Ortszentrum. Hinter ihm

folgten vier oder fünf Personenwagen. Er wollte sodann links in die G.____-Strasse einbiegen, welche in einem spitzen Winkel von der F.____ - Strasse wegführt. Nachdem er seinen Richtungswechsel angezeigt hatte, gewähr-

- 7 - te ihm die entgegenkommende H.____ den Vortritt. In der Folge setzte C.____ zum Abbiegemanöver an. Der Kläger war mit seinem Motorrad in derselben Fahr- richtung unterwegs. Nachdem er auf die Kolonne (Traktor und vier bis fünf Autos) aufgefah- ren war, setzte er zu einem Überholmanöver an. Dabei kollidierte er mit dem Traktor, der sich im Abbiegemanöver befand. Der Kläger hat sich dabei un- bestrittenermassen Verletzungen zugezogen.

E. 2.2

Standpunkte der Parteien

E. 2.2.1

Kläger Der Kläger macht geltend, er habe eine sich langsam fortbewegende Kolon- ne überholt. Der Traktor habe ihm dabei plötzlich und überraschend den Weg ab- geschnitten, weshalb er keine Möglichkeit gehabt habe, die Kollision zu verhin- dern (act. 1 Rz. III.9). In der Replik präzisiert der Kläger den Unfallhergang wie folgt: Der Traktor von C.____ sei mit ca. 20 km/h unterwegs gewesen. Dahinter habe sich eine lo- ckere Kolonne von vier bis fünf Autos gebildet, die sich sehr langsam fortbewegt habe. Als der Kläger sich der Kolonne genähert habe, sei die Strasse übersicht- lich und frei gewesen. Zudem hätten sich zwischen den einzelnen Fahrzeugen Lücken gebildet. Der Kläger habe sich daher entschlossen, die Kolonne, unter Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, zu überholen. Der Kläger habe die Ge- wissheit gehabt, sich jederzeit wieder einreihen zu können. Ausserdem sei die Hauptstrasse frei gewesen und ein Abbruch des Überholmanövers habe sich nicht aufgedrängt. Erst als der Kläger dabei gewesen sei, den Traktor zu überho- len, sei dieser unvermittelt abgebogen, ohne dass C.____ zuvor einen Kontroll- blick getätigt habe. Es sei dann zur Kollision zwischen dem linken Vorderrad des abbiegenden Traktors und dem Motorrad des Klägers gekommen (act. 19 Rz. III.39 ff.).

E. 2.2.2

Beklagte Die Beklagte präzisiert den Unfallhergang in anderer Weise: Sie führt aus, C.____ sei von seinem Hof I.____ mit dem Traktor und dem leeren Heulade-

- 8 - wagen in Richtung E.____ gefahren. Auf Höhe des Fussballfelds habe ein Auto zu ihm aufgeschlossen, welches mangels Übersichtlichkeit der Situation nicht überholt habe. In der Folge hätten sich vier weitere Autos in die sich gemächlich fortbewegende Kolonne eingefügt. Vor dem Ausgang der Rechtskurve werde so- dann die Leitlinie in eine Sicherheitslinie überführt. Diese werde nach rund 60 Me- tern unterbrochen, dort, wo sich die Einmündung zur G.____-Strasse befinde. C.____ habe in diese einbiegen wollen. Entsprechend habe er seine Geschwin- digkeit verlangsamt, den linken Blinker gestellt und angehalten. Die ihm entge- genkommende H.____ habe die Absicht C.____s erkannt und ihr Fahrzeug vor dem Einmündungsbereich der G.____-Strasse zum Stillstand gebracht, um ihm den Vortritt zu gewähren. C.____ habe einen Blick nach hinten geworfen und dann - da er nichts Auffälliges wahrgenommen habe - begonnen, das Abbiege- manöver auszuführen. Folglich sei C.____ kein Verschulden anzulasten (act. 13 Rz. 13.1 ff.).

E. 2.3

Rechtliches

E. 2.3.1

Haftungsgrundlage Die Haftung von Haltern von Motorfahrzeugen für Schäden, die auf deren Betrieb zurückzuführen sind, richtet sich nach den Art. 58 ff. SVG. Dabei statuiert Art. 58 Abs. 1 SVG eine Kausalhaftung für Motorfahrzeughalter, wenn der Schaden durch den Betrieb des Fahrzeuges entstanden ist. Sind an einem Unfall mehrere Motorfahrzeuge beteiligt, ist die Haftung dieser Halter in den Art. 60 f. SVG geregelt. Dabei ist zwischen dem Schaden eines Dritten und dem Schaden eines der Halter zu unterscheiden. Wird ein Dritter geschädigt, so haften die beteiligten Motorfahrzeughalter gemäss Art. 60 Abs. 1 SVG kausal und solidarisch. Der Schaden eines beteiligten Halters wird aufgrund des Verschuldens und besonderer Umstände getragen (Art. 61 Abs. 1 SVG). Die Beteiligung von zwei Motorfahrzeugen, die in Betrieb sind, reicht für die Anwendbarkeit von Art. 61 Abs. 1 SVG aus (ROLAND BREHM, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008, N 727; WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II, Bern 2013, N 464). Weiter wird vorausgesetzt, dass sämtliche Halter

- 9 - nach SVG haftbar sind (HANS GIGER, SVG Kommentar, 8. Auflage, Zürich 2014, N 1 zu Art. 61 SVG; FELLMANN, a.a.O., N 629; THOMAS PROBST in: NIGGLI/PROBST/WALDMANN, Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, N 11 zu Art. 61 SVG; RENÉ SCHAFFHAUSER/JAKOB ZELLWEGER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Band II: Haftpflicht und Versicherung, Bern 1988, N 1327).

E. 2.3.2

Haftungsbefreiung nach Art. 59 Abs. 1 SVG Gestützt auf Art. 61 Abs. 1 SVG haften die Halter nur, soweit sie nach einer anderen Haftungsbestimmung für den Schaden einzustehen haben. Soweit sich ein Halter gestützt auf Art. 59 Abs. 1 SVG von der Haftung befreien kann, ist Art. 61 Abs. 1 auf ihn nicht anwendbar (Urteil des Bundesgerichts vom 5. Januar 2012, 4A_405/2011, E. 4.3; GIGER, a.a.O., N 1 zu Art. 61 SVG, BREHM, a.a.O., N 814; FELLMANN, Band II, a.a.O., N 544; PROBST, a.a.O., N 21 zu Art. 61 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Band II, a.a.O., N 1328). Die Haftungsbefreiung nach Art. 59 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass der Motorfahrzeughalter einen dreifachen Beweis erbringt. Er muss beweisen, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder grobes Selbstverschulden des Geschädigten oder grobes Verschulden eines Dritten verursacht worden ist. Weiter hat er zu beweisen, dass ihn kein Verschulden trifft. Schliesslich obliegt ihm auch der Beweis, dass keine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat (BREHM, a.a.O., N 398; PROBST, a.a.O., N 9 ff. zu Art. 59 SVG; FELLMANN, Band II, a.a.O., N 666 ff.). Misslingt einer dieser Beweise, ist Art. 61 Abs. 1 SVG anwendbar und der Halter haftet im nach dieser Regelung zu bestimmenden Umfang. Der Beweis gilt als erbracht, wenn das Gericht vernünftigerweise und nach objektiven Gesichtspunkten von der Wahrheit der rechtserheblichen Tatsachenaussagen überzeugt ist. Die Verwirklichung der Tatsache braucht indessen nicht mit Sicherheit festzustehen, sondern es genügt, wenn allfällige Zweifel als unerheblich erscheinen. Nicht ausreichend ist dagegen, wenn bloss eine überwiegende Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich die behauptete Tatsache verwirk-

- 10 - licht hat. Ausnahmen von diesem Beweismass, dem sogenannten Regelbeweismass, in denen eine überwiegende Wahrscheinlichkeit oder ein blosses Glaubhaftmachen als ausreichend betrachtet wird, ergeben sich einerseits aus dem Gesetz selbst und sind andererseits durch Rechtsprechung und Lehre herausgearbeitet worden (Urteil des

Bundesgerichts vom 8. Juli 2003, 4C.332/2002, E. 3). Der Wortlaut der Gesetzesbestimmung von Art. 59 Abs. 1 SVG enthält keine Anhaltspunkte dafür, dass hinsichtlich der verschiedenen vom Halter zu erbringenden Entlastungsbeweise eine Ausnahme vom Regelbeweismass gelten soll (Urteil des Bundesgerichts vom 8. Juli 2003, 4C.332/2002, E. 3.1 mit Hinweisen). Die Haftungsordnung des SVG beruht auf dem Gedanken, dass die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs für sich allein eine hinreichende Haftungsgrundlage setzt, wenn ihretwegen ein Schaden entsteht. Die Entlastung von der Halterhaftung wegen Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs zufolge höherer Gewalt, groben Verschuldens des Geschädigten oder eines Dritten erscheint als Ausnahme von der Regel und ist daher grundsätzlich strengen Anforderungen zu unterstellen. Voraussetzung für eine Entlastung im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG ist ein Drittverschulden, das so sehr überwiegt, dass die Beteiligung des Halterfahrzeugs, also dessen Betriebsgefahr, nicht ins Gewicht fällt und deshalb als adäquate Ursache ausgeschaltet wird (FELLMANN, Band II, a.a.O., N 640 ff. m.w.H.; BREHM, a.a.O., N 425 ff.).

E. 2.3.3

Verteilung der Haftung nach Art. 61 Abs. 1 SVG

E. 2.3.3.1

Allgemeines Gestützt auf Art. 61 Abs. 1 SVG ist für die Haftung gegenüber einem am Unfall beteiligten Motorfahrzeughalter das Verschulden aller beteiligten Haltermassgebend. Eine Abweichung von dieser Regel ist vorgesehen, wenn diese aufgrund besonderer Umstände gerechtfertigt ist. Das Gesetz stellt damit hier, anders als bei der Kausalhaftung nach Art. 58 SVG, das Verschulden in den Vordergrund (BGE 84 II 304 E. 3c; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Band II, a.a.O., N 1334; FELLMANN, Band II, a.a.O., N 470 ff.). Die

- 11 - Betriebsgefahr und weitere Umstände werden nur berücksichtigt, soweit sich gestützt darauf eine andere Verteilung der Haftung rechtfertigt (BREHM, a.a.O., N 744).

E. 2.3.3.2

Verschulden Der Verschuldensbegriff von Art. 61 Abs. 1 OR entspricht demjenigen von Art. 41 OR (FELLMANN, Band II, a.a.O., N 511, BREHM, a.a.O., N 14). Im Strassenverkehr kommt dabei in der Regel nur fahrlässiges Verhalten in Frage, wobei zwischen leichtem, mittlerem und schwerem Verschulden zu unterscheiden ist (FELLMANN, Band II, a.a.O., N 512). 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 (ROLAND BREHM, Berner Kommentar, Obligationenrecht, Die Entstehung durch unerlaubte Handlung, Art. 41-61 OR, 4. Aufl., Bern 2013, N 197a f. zu Art. 41 OR; WALTER FELLMANN/ANDREA KOTTMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I, Bern 2012, N 564). Wird diese Intensität nicht erreicht, so ist abhängig von den konkreten Umständen von einem mittleren oder leichten Verschulden auszugehen (BREHM, BK, a.a.O., N 198 ff. zu Art. 41 OR; FELLMANN/KOTTMANN, Band I, a.a.O., N 565 f.).

E. 2.3.3.3

Betriebsgefahr Gemäss jüngerer Rechtsprechung des Bundesgerichts ist die Betriebsgefahr im Anwendungsbereich von Art. 61 Abs. 1 SVG dann zu berücksichtigen, wenn sich diese

besonders stark ausgewirkt hat (BGE 123 III 274, E. 1.a.bb). Dies setzt voraus, dass die eine Betriebsgefahr offensichtlich überwiegt und zwischen den beteiligten Betriebsgefahren ein erheblicher bzw. markanter Unterschied besteht (BGE 99 II 93 E. 2b). Ob dies zutrifft, hängt aber nicht von der abstrakten Gefahr der Fahrzeuge nach ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Kategorie ab. Viel mehr ist die konkrete Gefahr, die sich beim Unfall auf den Schaden ausgewirkt hat, massgebend (Urteil des Bundesgerichts vom 26. September 2001, 4C.3/2001 E. 2). Massgeblich ist, welche physikalischen Kräfte sich ausgewirkt haben (vgl. - 12 - BREHM, a.a.O., N 748 und 773 f.; FELLMANN, Band II, a.a.O., N 521 ff.). Wesentlichstes Merkmal ist dabei die Geschwindigkeit, welche die sich entladende kinetische Energie beeinflusst. Daneben ist das Gewicht des Fahrzeuges zu beachten (BREHM, a.a.O., N 168 ff.; FELLMANN, Band II, a.a.O., N 527).

E. 2.3.4

Verteilung der Beweislast a. Bei der Frage nach der Haftung der Beklagten ist die Beweislast in zwei Schritten zu bestimmen. Vorerst ist zu beurteilen, ob sich die Beklagte in Anwendung von Art. 59 Abs. 1 SVG gänzlich von der Haftung befreien kann. Dafür hat sie zu beweisen, dass den Kläger ein grobes Selbstverschulden trifft, sie bzw. den bei ihr versicherten C._____ kein Verschulden trifft und dass keine fehlerhafte Beschaffenheit des bei ihr versicherten Fahrzeuges den Unfall verursacht hat. b. Gelingt der Beklagten dieser Beweis nicht, stellt sich die Frage nach den Haftungsquoten gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG. 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 (GIGER, a.a.O., N 6 zu Art. 61 SVG, PROBST, a.a.O., N 13 zu Art. 61 SVG). Ebenso hat derjenige die höhere Betriebsgefahr des Motorfahrzeuges des Unfallgegners zu beweisen, der damit eine vom Verschulden abweichende Haftungsquote begründet (PROBST, a.a.O., N 13 zu Art. 61 SVG; BREHM, a.a.O., N 818, FELLMANN, Band II, a.a.O., N 539). Entsprechend hat der Kläger das Verschulden von C._____ sowie eine erhöhte Betriebsgefahr des Traktors zu beweisen. Gleichzeitig obliegt der Beklagten die Beweislast bezüglich des Verschuldens des Klägers und der Betriebsgefahr des betroffenen Motorrads.

E. 2.4

Würdigung

E. 2.4.1

Beweismittel a. Für die Beurteilung des Unfallhergangs stehen in erster Linie der Rapport der Kantonspolizei Zug (act. 3/4), die Fotodokumentation der Kantonspolizei Zug - 13 - (act. 3/7), der Strafbefehl des Einzelrichteramts des Kantons Zug (act. 3/8) sowie Fotografien (act. 20/29 und 20/31) und Kartenmaterial der Unfallstelle (act. 3/21, 14/7 und 20/32) zur Verfügung. Weiter offerieren beide Parteien die Vornahme eines Augenscheins (act. 1 Rz. IV.28; act. 13 Rz. 13.1). Daneben sind Einvernahmen der Unfallbeteiligten und der damaligen Zeugen als Beweismittel offeriert (act. 1 S. 39; act. 19 S. 77; act. 13 S. 64 f.). b. Vorab ist festzuhalten, dass weitere Beweismittel nur so weit abzunehmen sind, als diese den Ausgang des Verfahrens zu beeinflussen vermögen. Der Beweisführungsanspruch nach Art. 29 Abs. 2 BV, Art. 8 ZGB bzw. Art. 152 ZPO verschafft der beweispflichtigen Partei in allen bundesrechtlichen Zivilrechtsstreitigkeiten einen Anspruch darauf, für rechtserhebliche Vorbringen zum Beweis zugelassen zu werden, soweit entsprechende

Anträge im kantonalen Verfahren form- und fristgerecht gestellt worden sind (vgl. BGE 133 III 295 E. 7.1 mit Hinweisen). Diese Bestimmungen schreiben jedoch dem Gericht nicht vor, mit welchen Mitteln es den Sachverhalt abzuklären hat (vgl. BGE 114 II 289 E. 2a) und sie schliessen namentlich die antizipierte Beweiswürdigung nicht aus. Wenn ein Gericht darauf verzichtet, beantragte Beweise abzunehmen, weil es aufgrund bereits abgenommener Beweise seine Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür in vorweggenommener Beweiswürdigung annehmen kann, dass seine Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde, ist der Beweisführungsanspruch nicht verletzt (BGE 136 I 229 E. 5.3; 134 I 140 E. 5.3; 130 II 425 E. 2.1 mit Hinweisen; zum Ganzen zuletzt: Urteil 4A_333/2015 vom 27. Januar 2016 E. 7.2.2 mit Hinweisen; speziell betreffend Zeugenbeweis betreffend zeitlich lang zurückliegende Tatsachen: Urteil 4P.28/2006 vom 3. April 2006 E. 2.5; Urteil 4D_33/2010 vom 13. April 2010 E. 4.3; Urteil 5A_708/2014 vom 23. März 2015 E. 2 insb. letzter Absatz; speziell betreffend allgemeine Nachforschungen nach langer Zeit: BGE 98 II 231 E. 8; speziell betreffend unfallanalytisches Gutachten: Urteil 4A_420/2013 vom 22. Januar 2014 E. 3). Der Kläger bringt selbst vor, keine Erinnerung an den Unfall zu haben (act. 19 Rz. 34), so dass von seiner Befragung allein schon deshalb abzusehen ist.

- 14 - Die angebotenen Zeugen wurden unmittelbar nach dem Unfall polizeilich als Auskunftspersonen befragt und ihre Aussagen in das polizeiliche Unfallprotokoll aufgenommen (act. 3/4 S. 5 f.). Wie nachfolgend im Einzelnen zu zeigen sein wird, erlaubt eine Gesamtwürdigung dieser unmittelbar nach dem Unfall protokollierten Einvernahmen im Verbund mit den übrigen Beweismitteln und Tatsachenbehauptungen eine zuverlässige Rekonstruktion des Unfallherganges. Seit dem Unfall sind mittlerweile mehr als 15 Jahre vergangen. Dass sich Zeugen nach einer derart langen Zeitspanne nicht bloss an den Unfall im Allgemeinen, sondern an ganz spezifische Einzelheiten (Details des zeitlichen Ablaufs), auf welche es vorliegend ankommt, zuverlässig zu erinnern vermögen, erscheint gedächtnispsychologisch ausgeschlossen. Selbst wenn heute entsprechend spezifische Aussagen gemacht würden, erscheint ausgeschlossen, dass derartige mehr als 15 Jahre später gemachte Aussagen als glaubhafter beurteilt würden als Aussagen, die unmittelbar nach dem Unfall polizeilich protokolliert wurden und die – miteinander verglichen sowie im Verbund mit den übrigen Beweismitteln und Parteibehauptungen – eine zuverlässige Analyse des Unfallherganges erlauben. Der Rechtsvertreter der Beklagten berichtet im Rahmen der Duplik, wie er sich während laufendem Verfahren mit C._____, dem Lenker des Traktors, über den Hergang des Unfalls unterhalten habe. Die Zulässigkeit einer derartigen anwaltlichen Zeugenbefragung während dem zweiten Schriftenwechsel kann vorliegend offen bleiben (BGE 136 II 551; STEFAN FINK, Die Zulässigkeit privater Zeugenbefragungen im Zivilprozess, Diss., Zürich 2015, N 396 ff.); immerhin bestätigt aber diese Schilderung letztlich das vorstehend Ausgeführte: C._____ schilderte den Unfallhergang nämlich in krasser Abweichung zu seiner im Polizeirapport gemachten Erstaussage, wobei keine Partei diesen Standpunkt vertritt und auch sonst, wie noch zu zeigen sein wird, keinerlei Anhaltspunkte für dessen Richtigkeit sprechen (act. 29 Rz. 27.6.3: C._____ habe zum Zeitpunkt der Kollision mit dem Abbiegevorgang noch nicht begonnen; der Kläger sei beim Wiedereinbiegen auf die Fahrspur mit dem Vorderrad des Traktors kollidiert).

- 15 - c. Weiter beantragen beide Parteien die Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens, die Beklagte zum Unfallhergang (act. 13 Rz. 13.3.3), der Kläger zum

Abbiegemanöver des Traktors (act. 19 Rz. III.66). Als Grundlage für ein Gutachten zum Unfallhergang können nur der Polizeirapport und die dazugehörige Fotodokumentation dienen. Diese sind allerdings sehr knapp gehalten. So fehlt es nur schon an einer Angabe, in welcher Position sich die beiden Fahrzeuge nach dem Unfall befunden haben. Auch sind lediglich die Beschädigungen am Motorrad fotografiert worden (act. 3/7). Ein Gutachten über den genauen Unfallablauf erscheint unter diesen Umständen nicht möglich. Da sich die Differenzen der Parteien auf Details des zeitlichen Ablaufs und dergleichen beschränken, ist von der Erstellung eines Gutachtens zum Unfallhergang abzusehen. Bezüglich eines Gutachtens zum Abbiegemanöver ist auf die diesbezüglichen Ausführungen zu verweisen (hinten E. 2.4.4.6 f.). d. Der Kläger bringt sodann vor, dass ihm der lange Zeitablauf seit dem Unfall nicht anzulasten sei. Die Verfahren der Sozialversicherer nach IVG und BVG seien noch hängig. Zumindest der rechtskräftige Abschluss des Verfahrens des Unfallversicherers sei abzuwarten gewesen, damit er den Schaden überhaupt genügend substantiieren könne (act. 19. Rz. III.35). Aufgrund der Zeitdauer sei nicht mehr damit zu rechnen, dass der Unfallhergang detailliert rekonstruiert werden könne. Der Hinweis des Klägers auf Art. 42 Abs. 2 OR (act. 19 Rz. III.37) geht in diesem Zusammenhang fehl. Die Bestimmung ermöglicht dem Gericht einen nicht oder nur schwer substantiierbaren Schaden zu schätzen, wobei die Bestimmung restriktiv anzuwenden ist (BGE 133 III 462 E. 4.4.2 a.E.). Mit Bezug auf den Unfallhergang unter Verschuldensgesichtspunkten kann der Kläger daraus keine Beweiserleichterung herleiten.

E. 2.4.2

Haftungsgrundlage Am zu beurteilenden Unfall waren zwei Fahrzeuge beteiligt. Einerseits war dies das Motorrad Ducati 900 SS Desmo, ZH ..., dessen Halter und Lenker der Kläger war. Andererseits war der Traktor Fiat 670 DT-12, ZG ..., mit dem Heuladewagen Rapide Boss, in den Unfall verwickelt. Dessen Halter und Lenker war

- 16 - C._____, wobei die Beklagte die obligatorische Haftpflichtversicherung desselben war (act. 3/4 S. 2). Der Unfall ereignete sich somit zwischen mehreren Motorfahrzeugen, wobei der verletzte Kläger der Halter des einen beteiligten Fahrzeuges war. Entsprechend ist für die Beurteilung der Haftung der einzelnen Halter Art. 61 Abs. 1 SVG massgebend. Die Verteilung der Haftung erfolgt demnach in erster Linie nach dem Verschulden. Gestützt auf Art. 65 Abs. 1 SVG kann der Geschädigte direkt gegen die obligatorische Haftpflichtversicherung des Haftpflichtigen vorgehen. Entsprechend ist die Beklagte, als Versichererin des Traktors von C._____, vorliegend passivlegitimiert.

E. 2.4.3

Verschulden des Klägers Unbestritten ist, dass den Kläger ein Verschulden am zu beurteilenden Unfall trifft. Die Beklagte bezeichnet dieses Verschulden als schwer (act. 13 Rz. 30.1 ff.), während der Kläger sein Verhalten "keinesfalls als grob fahrlässig" ansieht (act. 19 Rz. III.53).

E. 2.4.3.1

Beurteilung des Verschuldens in anderen Verfahren Der Kläger wurde durch den Einzelrichter des Kantons Zug wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gesprochen (act. 3/8). Der entsprechende Strafbefehl ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen. Daneben hat auch die J._____ in ihrer Verfügung vom 27. September 2000 dem Kläger ein schweres Verschulden angelastet und gestützt darauf eine Kürzung der Versicherungsleistungen vorgenommen. Sie stützte sich dabei

einzig auf den Polizeibericht (act. 14/1). Auch diese Verfügung ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen. Warum eine Anfechtung unterblieben ist - der Kläger erklärt dies mit der fehlenden anwaltlichen Vertretung zu diesem Zeitpunkt und der fehlenden finanziellen Bedeutung (act. 1 Rz. III.12; act. 19 Rz. III.1) -, kann offen gelassen werden.

- 17 - Das Zivilgericht ist nicht an diese Feststellungen gebunden, und hat eine eigene Einschätzung des Verschuldens vorzunehmen. Dies schliesst jedoch nicht aus, dass es sich auf die Beurteilung der Strafverfolgungsbehörden stützt (BREHM, BK, a.a.O., N 19 ff. zu Art. 53 OR).

E. 2.4.3.2

Anforderungen an das Überholmanöver Das Überholen auf einer Strasse mit Gegenverkehr ist zu den gefährlichsten Fahrmanövern im Strassenverkehr zu zählen. Entsprechend bestehen verschiedene Regeln, welche das Überholen verbieten oder soweit einschränken, dass die Risiken minimiert werden (RENÉ SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl., Bern 2002, N 716). Der Fahrzeugführer darf nur überholen, wenn er im Moment, in dem er das Manöver beginnt, die Gewissheit hat, dass das Überholen an dieser Stelle nicht verboten ist, dass der nötige Raum übersichtlich und frei ist und dass andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert oder gefährdet werden (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 717; STEFAN MAEDER in: NIG-GLI/PROBST/WALDMANN, BSK SVG, a.a.O., N 34 zu Art. 35 SVG). Das Überholen ist unter anderem verboten, wenn sich vor dem voranfahrenden Fahrzeug ein Hindernis befindet, wozu auch ein abbiegendes Fahrzeug zu zählen ist (Art. 10 Abs. 1 VRV). Ausserdem dürfen links abbiegende Fahrzeuge nur rechts überholt werden, sobald diese ihre Absicht angezeigt haben (Art. 35 Abs. 5 SVG; MAEDER, a.a.O., N 75 ff. zu Art. 35 SVG) und Motorräder dürfen angehaltene Fahrzeugkolonnen nicht überholen (Art. 47 Abs. 2 SVG). Kein generelles Überholverbot stellt demgegenüber eine Sicherheitslinie dar. Das Überholen bleibt erlaubt, soweit die Gegenfahrbahn für das Manöver nicht benötigt wird (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 718). Weiter wird verlangt, dass für das Überholmanöver genügend Raum zur Verfügung steht. Der benötigte Teil der Fahrbahn muss frei sein. Dazu sind feste Hindernisse wie auch der Gegenverkehr zu zählen. Die Strasse muss folglich soweit überblickbar sein, dass der Überholende sicher sein kann, dass er auch allenfalls noch nicht sichtbaren Gegenverkehr nicht behindern wird. Bezüglich der

- 18 - Länge der benötigten Strecke ist festzuhalten, dass die Länge der zu überholenden Fahrzeuge wie auch die für ein gefahrloses Ausschwenken und Wiedereinbiegen benötigte Strecke zu berücksichtigen ist (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 722 ff.). Zu beurteilen ist jeweils der Einzelfall, wobei auch Signalisationen und Markierungen zu beachten sind (MAEDER, a.a.O., N 36 zu Art. 35 SVG). Im Kolonnenverkehr ist zusätzlich zu beachten, dass entweder die ganze Kolonne in dieser Weise zu überholen ist oder dass die Gewissheit besteht, sich gefahrlos wieder in die Kolonne einfügen zu können (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 726; MAEDER, a.a.O., N 56 ff. zu Art. 35 SVG).

E. 2.4.3.3

Unfallstelle a. Der Unfall ereignete sich auf der F.____-Strasse in E.____, Kanton Zug, auf der Höhe der Einmündung G.____-Strasse. Der Polizeirapport der Kantonspolizei Zug vom 20. August 2000 (in der Folge: Polizeirapport) beschreibt die Unfallstelle als unübersichtliche Rechtskurve, wobei die Sichtweite an der Kurveninnenseite durch die

ansteigende Böschung, welche mit Gebüsch und Bäumen bewachsen sei, eingeschränkt sei (act. 3/4 S. 1 und 3). Der Strafbefehl des Einzelrichters des Kantons Zug vom 24. Oktober 2000 (in der Folge: Strafbefehl) spricht ebenfalls von einer unübersichtlichen Rechtskurve (act. 3/8 S. 1). b. Entgegen den Feststellungen von Polizei und Einzelrichter führt der Kläger aus, dass es sich um eine übersichtliche Strecke gehandelt haben soll. Dies ergebe sich aus dem Kartenmaterial und sei anlässlich eines Augenscheins zu klären. Entsprechend sei der Kläger zum Überholen grundsätzlich berechtigt gewesen (act. 1 Rz. IV.28 f.). Demgegenüber bezeichnet die Beklagte die klägerischen Ausführungen als aktenwidrig und geht ebenfalls von einer unübersichtlichen Rechtskurve aus (act. 13 Rz. 31.1 ff.). c. Aus den eingereichten Übersichtsfotos und Karten ergibt sich, dass die F.____-Strasse in Fahrtrichtung (sämtliche Bezeichnungen beziehen sich jeweils auf die Fahrtrichtung der Unfallbeteiligten) nach einer kurzen Linkskurve in eine

- 19 - langgezogene Rechtskurve und danach wieder in eine Linkskurve übergeht. Im Scheitelpunkt zwischen der Rechtskurve und der zweiten Linkskurve befindet sich die Abzweigung in die G.____-Strasse. Diese zweigt in einem spitzen Winkel von der F.____-Strasse ab und verläuft im ersten Teil praktisch parallel zu dieser (act. 3/21; act. 14/7; vgl. auch Google Maps). Die beiden Fahrspuren sind im ersten Bereich durch eine Leitlinie getrennt, welche ca. 60 Meter vor der Abzweigung G.____-Strasse in eine Sicherheitslinie überführt wird. Im Bereich der Abzweigung wird diese unterbrochen, um das Ab- und Einbiegen zu ermöglichen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. In Fahrtrichtung rechts neben der F.____-Strasse verläuft ein Trottoir, dahinter befindet sich eine ansteigende Böschung. Rund 170 m vor der Unfallstelle beginnt rechts vom Trottoir eine Mauer, die bis auf Höhe der Abzweigung G.____-Strasse verläuft. Der Fuss der ansteigenden Böschung befindet sich über der besagten Mauer. Auf der gegenüberliegenden Seite der F.____-Strasse befindet sich eine abschüssige Böschung (act. 20/29; vgl. auch Google Street View). Die Übersichtlichkeit der Fahrstrecke wird alleine schon dadurch eingeschränkt, dass es sich um eine Rechtskurve handelt. In einer solchen kann die Fahrbahn praktisch nie auf dieselbe Distanz überblickt werden, wie bei einer geraden Strecke. Insbesondere wird die Sicht auf die Gegenfahrbahn durch voranfahrende Fahrzeuge erschwert. Hinzu kommt vorliegend die rechtsseitige Böschung. Wie im Polizeirapport beschrieben (act. 3/4 S. 3), zeigen auch die Bilder, dass die Böschung bewachsen ist und relativ steil ansteigt. Ausserdem ist aufgrund der Bäume auf der linken Strassenseite der Einblick in die folgende Linkskurve ebenfalls erschwert (act. 20/29; vgl. auch Google Street View von Google Maps, auf welche sich beide Parteien berufen). Der Kläger stützt sich bei seiner Argumentation auf von ihm selbst angefertigte Fotos (act. 20/29). Diese suggerieren, dass die Strasse, von der Stelle, an der er zum Überholen angesetzt haben will, bis weit nach der Unfallstelle überblickbar war. Allerdings widerspiegeln die Bilder nicht die Situation vor dem Unfallereignis. Die Fotos sind vom linken Fahrbahnrand aus aufgenommen worden.

- 20 - Dies entspricht nicht der Position, die der Kläger vor seinem Abbiegemanöver innehatte. Vielmehr ist davon auszugehen, dass er sich in der Mitte oder allenfalls am linken Rand seiner Fahrspur befunden hat. Zum Vergleich sind die Bilder von Google Street View beizuziehen. Diese Aufnahmen wurden von einem Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn aufgenommen. Gegenüber den Aufnahmen des Klägers ist bereits eine Einschränkung der Sicht auf den Strassenverlauf und insbesondere die Gegenfahrbahn ersichtlich. Da er sich noch weiter rechts befunden haben muss, ist von einer weiteren Einschränkung des

Sichtfelds auszugehen. Sodann ist auf den Bildern ersichtlich (act. 20/29; vgl. auch Google Street View), dass der zweite Teil der Kurvenkombination, die Linkskurve nach der Abzweigung G.____-Strasse, nur beschränkt einsehbar ist. Nach der Abzweigung befinden sich links von der Strasse verschiedene hohe und eher dichte Bäume, der entgegenkommende Verkehr ist dadurch nicht bzw. erst relativ spät sichtbar. Auch wenn noch weit unübersichtlichere Kurven existieren (namentlich mit stärkerer Krümmung), handelt es sich bei der vorliegenden Kurve gleichwohl um eine, die als unübersichtlich zu bezeichnen ist. Dieser Befund deckt sich im Übrigen auch mit dem Unfallrapport der Kantonspolizei Zug (act. 3/4 S. 1) und dem Strafbefehl des Einzelrichteramts des Kantons Zug (act. 3/8 S. 1). Zwar ist die Möglichkeit zu überholen (unter Vorbehalt der Sicherheitslinie) nicht generell auszuschliessen, doch sind dabei die konkreten Umstände, insbesondere der Verkehr, zu berücksichtigen und es ist besondere Vorsicht walten zu lassen. d. Ein Augenschein an der Unfallstelle, wie dies beide Parteien beantragen (act. 1 Rz. IV.28 ff.; act. 13 Rz. 13.1), kann vorliegend unterbleiben. Beim Entscheid über die Erforderlichkeit eines Augenscheins (Art. 181 ZPO) steht dem Gericht ein Ermessensspielraum zu. Da die vorliegenden Beweismittel, wie gezeigt, durchaus eine zuverlässige und sichere Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten erlauben, erweist sich ein Augenschein als nicht erforderlich.

- 21 -

E. 2.4.3.4

Verkehrssituation a. Unbestritten ist, dass der Kläger eine Kolonne, die hinter einem Traktor hergefahren ist, überholen wollte. Gemäss Polizeirapport befanden sich in der Kolonne fünf Autos. Dies ergibt sich aus der Aussage von K.____, dem Lenker des fünften Fahrzeuges, der angab, hinter vier Autos hergefahren zu sein (act. 3/4 S. 5). Demgegenüber führt der Polizeirapport K.____ als "zirka fünftes Fahrzeug hinter dem Traktor" auf (act. 3/5 S. 4). Entsprechend geht der Kläger in der Replik von vier bis fünf Autos aus (act. 19 Rz. III.39). Die Anzahl der Fahrzeuge ist heute nicht mehr eruierbar, weshalb zu Gunsten des Klägers von vier Autos auszugehen ist, soweit dies relevant ist. b. Strittig ist, wie weit das Abbiegemanöver von C.____ bereits fortgeschritten war, als der Kläger zum Überholen der Kolonne ansetzte. Der Kläger hält fest, dass er bereits am Überholen des Traktors gewesen sei, als dieser abgebogen sei. Entsprechend sei er vortrittsberechtigt gewesen (act. 19 Rz. III.42). Nach der Darstellung der Beklagten hat C.____ bereits zum Abbiegemanöver angesetzt, als der Kläger auf die Kolonne aufgeschlossen hat (act. 13 Rz. 13.3.2). Die Aussagen im Polizeirapport machen dazu keine detaillierten Angaben. C.____ hat festgehalten, dass er das Motorrad vor dem Abbiegen nicht gesehen habe (act. 3/4 S. 5). L.____, der Fahrer des Autos direkt hinter dem Traktor, sagte aus, der Traktor habe geblinkt, die Fahrt verlangsamt und sei anschliessend nach links abgebogen, dann sei er plötzlich vom Motorrad überholt worden (act. 3/4 S. 5). K.____ führte aus, der Traktor sei bereits quer in der Strasse gestanden, als er - als letztes Fahrzeug in der Kolonne - vom Motorrad überholt worden sei (act. 3/4 S. 5 f.). H.____, die Lenkerin des entgegenkommenden Autos, hielt fest, dass sie dem Traktor den Vortritt habe gewähren wollen und dafür angehalten habe, gleichzeitig habe sie den überholenden Motorradfahrer gesehen (act. 3/4 S. 6). Eine Veranlassung an den Aussagen dieser Auskunftspersonen zu zweifeln, besteht nicht. Ein genauer Zeitablauf lässt sich aus den Aussagen der Auskunftspersonen nicht herleiten. Ein Fahrzeuglenker, der abbiegen möchte, hat aber zuerst den

- 22 - (nachfolgenden und entgegenkommenden) Verkehr zu beobachten, zeigt dann mittels Blinker seine Absicht an, spurt ein und verlangsamt seine Fahrt. Soweit der Lenker beim Beobachten kein überholendes Fahrzeug erkennen kann, ist er zum Abbiegen berechtigt. Sowohl L. _____ als auch K. _____ gaben an, dass sie die Absicht des Traktors erkannt haben, bevor sie den Motorradfahrer wahrge- nommen haben, was für die Aussage von C. _____ spricht, der beim Zurückbli- cken noch kein Motorrad wahrgenommen haben will (act. 3/4 S. 4). Einzig die Aussage von H. _____ ist in dieser Hinsicht nicht ganz klar. Sie spricht davon, den Kläger "gleichzeitig" gesehen zu haben, wobei sich dies auf das Erkennen der Absicht von C. _____ oder ihren Anhaltevorgang beziehen kann. Immerhin er- gänzte sie, dass der Motorradfahrer wohl den abbiegenden Traktor übersehen habe (act. 3/4 S. 6). Dies spricht wiederum dafür, dass der Abbiegevorgang be- reits erkennbar gewesen sein muss und der Kläger deshalb ohnehin nicht mehr zum Überholen berechtigt gewesen wäre. Auch ist zu berücksichtigen, dass H. _____ eine bessere Sicht auf die Situation hinter dem Traktor hatte als die übr- igen Beteiligten und der Kläger für sie besser erkennbar war. Alleine, dass sie ihn gesehen hat, kann damit kein Beweis eines bestimmten Zeitablaufs darstellen. Somit spricht alles dafür, dass C. _____ bereits mit dem Abbiegen begonnen hat, als der Kläger zum Überholen ansetzte. Zwar vermögen die Aussagen der Betei- ligten nicht zweifelsfrei zu belegen, dass dies der Fall gewesen ist; die Aktenlage entlastet den Kläger aber nicht. Das kann aber letztlich offen gelassen werden. c. Der Kläger rechtfertigt sein Verhalten mit einem Hinweis auf die bundesge- richtliche Rechtsprechung (Urteil des Bundesgerichts vom 27. Mai 2013, 4A_699/2012, E. 3.1). Dem Motorradfahrer sei es nicht untersagt, eine sich lang- sam fortbewegende Autokolonne links zu überholen, solange die Gewissheit be- stehe, rechtzeitig wieder einbiegen zu können (act. 1 Rz. IV.37 f.). Der vom Kläger vorgebrachte Entscheid kann mit der vorliegenden Situation nur beschränkt verglichen werden. Das Bundesgericht hatte darin einen Unfall zu beurteilen, der sich im Feierabendverkehr auf einer stark befahrenen Ausfallstras- se ereignet hat. In Fahrtrichtung bildete sich aufgrund des Verkehrsaufkommens eine Kolonne, die sich nur langsam fortbewegte. Anders als vorliegend handelte

- 23 - es sich dort um eine gerade verlaufende Strasse, die nicht mit einer Sicherheitsli- nie versehen war. Ein Motorradfahrer wollte diese Kolonne überholen, wobei ihm das Bundesgericht zugestand, dass er hätte überholen dürfen, da nicht erstellt werden konnte, dass er sich nicht wieder hätte in die Kolonne einordnen können. Ihm wurde ein mittelschweres Verschulden vorgeworfen. d. Konkret wollte der Kläger hier eine Kolonne von mindestens vier Autos überholen, die auf den Traktor aufgeschlossen hatten. Diese haben sich nach den Aussagen der Auskunftspersonen noch in Bewegung befunden, so dass das Ver- bot nach Art. 47 SVG nicht in Betracht zu ziehen ist. Der Kläger beruft sich auf den Polizeirapport und hält fest, dass es sich um eine lockere Kolonne gehandelt habe, wobei sich zwischen den Fahrzeugen Lücken gebildet hätten. Er habe überholen dürfen, weil er sich jederzeit wieder in die Kolonne hätte einreihen kön- nen (act. 19 Rz. 39 f.). Im Polizeirapport (act. 3/4) finden sich keine Angaben dazu, in welchem Ab- stand die Autos hinter dem Traktor herfuhr. Da es Sache der Beklagten ist, das Verschulden des Klägers zu beweisen und sie dazu keine schlüssigen Angaben macht, ist zu dessen Gunsten davon auszugehen, dass die Personenwagen in lo- ckerer Kolonne hintereinander herfuhr, was ein Überholmanöver grundsätzlich ermöglichte. e. Die Zulässigkeit des Überholmanövers ist aber ohnehin aufgrund der ge- samten Umstände zu beurteilen. Alleine das Vorliegen von Lücken in der Kolonne kann dafür nicht genügen. Der Kläger hat ausgeführt, dass die Strasse übersicht- lich gewesen sei (act. 19 Rz. 40). Das heisst aber, dass der Kläger den

Traktor wahrgenommen haben muss. Der Traktor ist unbestrittenermassen langsam gefahren, einerseits wegen seiner möglichen Höchstgeschwindigkeit, andererseits wegen dem vom Traktorfahrer geplanten Abbiegemanöver. In dieser Situation ist vom überholenden Fahrzeug zwingend eine erhöhte Vorsicht zu verlangen, selbst wenn der Kläger den Blinker bzw. die Absicht von C._____ nicht erkannt haben soll. Er musste sich überlegen, weshalb keines der voranfahrenden Autos zu einem Überholmanöver angesetzt hat. Zwar musste er nicht zwingend von einem Abbiegemanöver ausgehen, doch musste er aufgrund des Verhaltens der übrigen

- 24 - Verkehrsteilnehmer von einer gefährlichen Situation ausgehen, die einem Überholen entgegensteht. Somit erscheint ein Überholmanöver bereits ohne Berücksichtigung der weiteren Umstände riskant. Dem Kläger ist folglich bereits aus diesem Grund ein erhebliches Verschulden anzurechnen. f. Weiter macht der Kläger geltend, dass die Gegenfahrbahn für ein Überholmanöver genügend weit übersichtlich und frei gewesen sei (act. 19 Rz. III.73 ff.). Diese Feststellung ist aktenwidrig. Unbestrittenermassen näherte sich nämlich auf der Gegenfahrbahn H._____ mit ihrem Auto. Sie hat ausgesagt, rund 50 m vor der Abzweigung in die G._____ -Strasse abgebremst zu haben, um dem entgegenkommenden Traktor das Abbiegen zu ermöglichen (act. 3/4 S. 6). Unter Berücksichtigung des Bremswegs - bei einer Geschwindigkeit von rund 50 km/h - wird sie damit rund 15 bis 20 m vor der Unfallstelle zum Stehen gekommen sein. Sobald der Kläger das entgegenkommende Auto von H._____ erkannte, konnte er nicht von einer freien Fahrbahn ausgehen. Konnte er erkennen, dass H._____ abbremste, war für ihn auch erkennbar, dass C._____ abbiegen möchte. Ein Fahrzeug, das seine Absicht, abzubiegen, zu erkennen gegeben hat, darf nicht mehr überholt werden. Es genügt aber bereits, wenn er das Verlangsamten von H._____ wahrgenommen hat. Wenn ein Verkehrsteilnehmer auf einer übersichtlichen Fahrspur die Geschwindigkeit reduziert und anhält, ist für ein entgegenkommendes Fahrzeug klar, dass eine Situation vorliegt, die zu besonderer Vorsicht mahnt. Insbesondere durfte der Kläger in dieser Situation nicht davon ausgehen, dass H._____ anhält, um ihm das Überholen zu ermöglichen. Sobald der Kläger also das Abbremsen und Anhalten erkannte, durfte er nicht mehr davon ausgehen, dass er genügend freien Platz für ein Überholmanöver hatte. Vielmehr musste er, wenn nicht den Abbiegevorgang, so doch das Vorhandensein eines Hindernisses erkennen. Hat der Kläger sein Überholmanöver bereits vor dem Verlangsamten von H._____ bzw. bevor er dieses erkannt hat angesetzt, so konnte er ebenfalls nicht von einer genügend langen freien Strecke ausgehen. Er musste von einer gleich-

- 25 - bleibenden Fahrt sämtlicher Verkehrsteilnehmer ausgehen. Wie schnell H._____ vor ihrem Abbremsen gefahren ist, ergibt sich aus den Akten nicht. Sie wird sich aufgrund des langen Zeitablaufs auch nicht mehr genau daran erinnern können (dazu vorne E. 2.4.1.b). Unter Berücksichtigung der grundsätzlich - in ihrer (H._____s) Fahrtrichtung - übersichtlichen Strecke, kann davon ausgegangen werden, dass sie annähernd mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren ist. Insbesondere musste sie aufgrund der Sicherheitslinie nicht mit Gegenverkehr rechnen. Aus den Akten ergibt sich, dass H._____ zum Zeitpunkt der Kollision ihr Fahrzeug vor der Abzweigung zum Stillstand brachte. Wo genau das war, ist nicht mehr beweisbar. Aus allgemeiner Lebenserfahrung muss davon ausgegangen werden, dass sie relativ nahe auf die Kreuzung aufgefahren ist. Ein Anhalten 50 m vor der Gefahrenstelle, wie dies der Kläger suggerieren will (act. 19 Rz. IV.18), ist lebensfremd. Aufgrund der Aussage (act. 3/4 S. 6) ist vielmehr anzunehmen, dass sie rund 50 m vor der Kreuzung mit dem Bremsen begonnen hat. Wie lange H._____ zum Zeitpunkt

der Kollision bereits stillstand, kann ebenfalls nicht mehr eruiert werden. Unabhängig davon wäre sie bei gleichbleibender Fahrt im Unfallzeitpunkt zumindest im Bereich der Unfallstelle gewesen. Gleichzeitig hätte der Kläger von der Weiterfahrt des Traktors ausgehen müssen, so dass das Risiko einer Kollision mit H. _____ hoch gewesen wäre. Dies zeigt, dass die Gegenfahrbahn auch ohne Berücksichtigung des Abbiegemanövers nicht genügend weit frei gewesen wäre. Hat der Kläger H. _____ demgegenüber noch gar nicht erkannt, konnte er zweifelsfrei auch keine genügend weite Strecke überblicken und wäre auch deshalb nicht zum Überholvorgang berechtigt gewesen. g. Die vor dem Kläger herfahrende Kolonne hatte auch zu Folge, dass die Übersichtlichkeit der Unfallstelle weiter eingeschränkt war. Der Kläger hat sich von hinten einer Kolonne mit vier Autos und einem Traktor genähert. Insbesondere ist auf den von C. _____ gefahrenen Traktor hinzuweisen. Dieser verkehrte mit montierten Doppelnägeln und einem Heuladeanhänger. Aus dem Fotobericht der Kantonspolizei geht hervor, dass dessen Breite beinahe der Breite der Fahrbahn entspricht. Ausserdem war der Anhänger so aufgebaut, dass selbst durch

- 26 - den leeren Anhänger nicht hindurchgesehen werden kann (act. 3/7 S. 8). Der Kläger musste den Traktor und vor allem den Anhänger allein schon aufgrund von dessen Grösse erkannt haben, weshalb er aber auch erkannt haben musste, dass ihm dieser die Sicht auf die Gegenfahrbahn versperrte. Entsprechend konnte der Kläger nicht den gesamten erforderlichen Bereich überblicken. h. Aus dem Gesagten erhellt, dass dem Kläger - selbst ohne Berücksichtigung der Missachtung der Sicherheitslinie - zumindest ein mittelschweres Verschulden anzulasten ist; dies, weil er eine längere Kolonne trotz nahendem Gegenverkehr und schlechter Übersicht überholte.

E. 2.4.3.5

Missachten der Sicherheitslinie a. Unbekannt ist, an welcher Stelle der Kläger zum Überholmanöver angesetzt hat. Nach eigener Darstellung ist er bereits vor Beginn der Sicherheitslinie ausgeschert (act. 19 Rz. III.77). Dies deckt sich mit der Aussage von K. _____, der von einem Ausschwenken bei Beginn der Sicherheitslinie spricht, wobei er nicht genau sagen konnte, ob es kurz davor oder kurz danach war (act. 3/4 S. 6). Letztlich ist eine Diskrepanz von wenigen Metern für die Beurteilung des Manövers nicht relevant. Auch bei einem Ausschwenken kurz vor der Sicherheitslinie musste der Kläger diese erkennen. b. Eine Sicherheitslinie stellt eine Unterteilung der Fahrbahn dar. Dabei hält Art. 73 Abs. 6 lit. a der Signalisationsverordnung (SSV) fest, dass Sicherheitslinien nicht überfahren werden dürfen. Sicherheitslinien werden denn auch an Stellen angebracht bei denen erhöhte Vorsicht geboten ist. Insbesondere werden damit auch Strecken gekennzeichnet, die zum Überholen nicht geeignet sind, weshalb es verhindert werden soll. Ein Überfahren einer Sicherheitslinie ist einzig dann ausnahmsweise geduldet, wenn sich ein Hindernis auf der Fahrbahn befindet, welches in absehbarer Zeit nicht entfernt werden wird (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 677). Ein langsames Fahrzeug stellt jedoch kein solches Hindernis dar.

- 27 - c. In der Rechtsprechung wird das Überfahren einer Sicherheitslinie objektiv als schwere Verkehrsregelverletzung angesehen (BGE 136 II 447 = Pra 100 (2011) Nr. 34 E. 3.3; GIGER, a.a.O., N 11 f. zu Art. 90 SVG; GERHARD FIOLKA, in: NIGGLI/PROBST/WALDMANN, BSK SVG, a.a.O., N 59 zu Art. 90 SVG). Es handelt sich um eine grundlegende Regelung, wobei die erhebliche Gefährdung bei einer Missachtung als allgemein bekannt vorausgesetzt werden kann. Wenn durch die Sicherheitslinie der in die eine Richtung fliessende Verkehr von demjenigen der

Gegenrichtung geschieden wird, weist die Missachtung der genannten Bestimmungen ein ganz erhebliches Gefährdungspotenzial auf, welches sich vorliegend auch in schwerwiegender Weise zu Lasten des Klägers konkretisiert hat. Dabei ist nicht relevant, aus welchen Gründen die Sicherheitslinie missachtet wird. Selbst wenn von einer unbeabsichtigten Missachtung ausgegangen werden müsste, ist das Verschulden als grob anzusehen (BGE 119 V 241 = Pra 83 (1994) Nr. 261 E. 3b). Folgerichtig wurde dem Kläger im Strafbefehl vom 24. Oktober 2000 eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln vorgeworfen (act. 3/8 S. 1). Die Missachtung einer Sicherheitslinie liesse sich im fließenden Verkehr höchstens dann rechtfertigen, wenn dadurch eine Gefahrensituation verhindert werden könnte. Ein solches Verhalten ist aber vorliegend nicht ersichtlich und wird auch nicht geltend gemacht. Allein die Tatsache, dass der Kläger ansonsten allenfalls während längerer Dauer hinter der Kolonne hätte herfahren müssen, kann dafür auf keinen Fall genügen. d. Der Kläger macht geltend, er habe die Sicherheitslinie weder überquert noch überfahren, da er bereits vor deren Beginn auf die Gegenfahrbahn gewechselt habe (act. 1 Rz. IV.29 f.). Zutreffend ist, dass der Wortlaut Art. 73 Abs. 6 lit a SSV nur das Überfahren und das Überqueren der Sicherheitslinie verbietet. Allerdings besagt Art. 34 Abs. 2 SVG, dass stets rechts von einer Sicherheitslinie zu fahren ist. Würde der Argumentation des Klägers gefolgt, dürfte ein Fahrzeug, das bereits vor Beginn einer Sicherheitslinie auf die Gegenfahrbahn wechselt, nicht mehr auf die eigene Fahrbahn zurück wechseln, bis die Sicherheitslinie zu Ende ist. Dies zeigt ohne

- 28 - Weiteres, dass die Verletzung der Verkehrsregeln nicht im Überqueren, sondern vielmehr in der Missachtung der Sicherheitslinie zu sehen ist. Soweit der Kläger damit geltend machen will, dass er von der beginnenden Sicherheitslinie überrascht worden sei - was jedoch seiner Argumentation, er habe die gesamte Überholstrecke überblicken können, widerspricht -, ist festzuhalten, dass dies sein Verhalten ebenfalls nicht rechtfertigen kann. Der Kläger hätte diesfalls sein Manöver so schnell als möglich abbrechen und sich wieder in den Verkehr einfügen müssen. Immerhin wäre ihm dies nach eigener Darstellung möglich gewesen, führt er doch aus, dass er sich nur für ein Überholmanöver entschieden habe, weil er sicher gewesen sei, nötigenfalls zwischen den einzelnen Fahrzeugen wieder einbiegen zu können. Zumindest hätte er aber seine Geschwindigkeit drastisch reduzieren müssen, um das Risiko zu vermindern. Dies wiederum hätte ihm ermöglicht, vor dem Traktor anzuhalten. e. Allein schon aufgrund des Missachtens der Sicherheitslinie ist dem Kläger ein schweres Verschulden vorzuwerfen. Alle anderen Faktoren treten beim Unfall deshalb ohnehin in den Hintergrund.

E. 2.4.3.6

Geschwindigkeit Die Beklagte äussert die Vermutung, dass der Kläger mit einer beträchtlichen Geschwindigkeit unterwegs gewesen sein müsse bzw. gar die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten habe (act. 13 Rz. 13.3.2; act. 29 Rz. 26.3). Der Kläger betont, immer im Rahmen der geltenden Höchstgeschwindigkeit gefahren zu sein (act. 19 Rz. III.67). Zu einer Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit finden sich in den Akten keine Angaben. Die Geschwindigkeit zum heutigen Zeitpunkt zu eruieren, ist nicht mehr möglich. Zur Verfügung stünden einzig die Fotos der Kantonspolizei Zug (act. 3/7). Diese lassen keine diesbezüglichen Schlüsse zu. Insbesondere sind keine Bremsspuren oder Ähnliches sichtbar, so dass von einem Gutachten zur Geschwindigkeit des Klägers keine Erkenntnisse zu erwarten sind. Immerhin ist davon auszugehen, dass der Kläger mit mehr als 30 km/h unterwegs

- 29 - war. Dies ergibt sich aus der Aussage von K._____, der mit dieser Geschwindigkeit fuhr (act. 3/4 S. 6) und der Tatsache, dass der Kläger die Kolonne überholte. Selbst das Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit schliesst ein schweres Verschulden nicht aus. Die Geschwindigkeit ist stets an die Strassenverhältnisse und die Situation anzupassen. Ob dabei die erlaubte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wurde, ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht relevant (Urteil des Bundesgerichts vom 6. Oktober 2015, 4A_239/2015, E. 2.2 ff.). Entsprechend ist dem Kläger auch bei Einhalten der Höchstgeschwindigkeit ein schweres Verschulden anzulasten.

E. 2.4.3.7

Fazit Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Überholmanöver des Klägers bereits auf einer gerade verlaufenden, übersichtlichen Strasse als sehr riskant einzustufen gewesen wäre. Er hat eine Kolonne von mehreren Fahrzeugen überholt, obwohl sich Gegenverkehr genähert hat. Mitunter wäre dem Kläger selbst in dieser Situation ein mittelschweres Verschulden zuzurechnen. Zu Lasten des Klägers ist zudem zu berücksichtigen, dass er sein Überholmanöver trotz der beginnenden Sicherheitslinie eingeleitet bzw. nicht abgebrochen hat. Unbestrittenmassen ist er weiter auf der Gegenfahrbahn gefahren, dies obwohl er nach eigener Darstellung, das Manöver hätte abbrechen können. Das Missachten der Sicherheitslinie fällt vorliegend massgeblich ins Gewicht und ist - zwar nur als ein Moment neben vielen anderen - doch entscheidend relevant. Weiter ist die Örtlichkeit des Unfalls zu berücksichtigen. Der Kläger hat die Kolonne in einer Rechtskurve überholt. Eine solche ist alleine aufgrund ihrer Geometrie unübersichtlich. Die rechtsseitige Böschung und die vorausfahrenden Fahrzeuge haben die Sicht des Klägers weiter erschwert. So hat er denn auch offensichtlich die durch den Gegenverkehr ausgehende Gefahr nicht erkennen können. Wie der Kläger unter diesen Umständen der Meinung gewesen sein konnte, zu einem Überholmanöver berechtigt zu sein, ist nicht nachvollziehbar. Sein Ver-

- 30 - halten war sowohl gegenüber sich selber als auch gegenüber den weiteren Verkehrsteilnehmern verantwortungslos. Insgesamt ist ihm daher - zusammenfassend - ein schweres Verschulden anzulasten.

E. 2.4.4

Verschulden von C._____ Gelingt es der Beklagten zu beweisen, dass C._____ am zu beurteilenden Unfall kein Verschulden trifft, so kann sie sich von der Haftung nach Art. 59 Abs. 1 SVG befreien. Gelingt dieser Beweis nicht, ist die Haftung nach dem Verschulden zu verteilen (Art. 61 Abs. 1 SVG). Dabei hat die jeweilige Gegenpartei das Verschulden zu beweisen. Letzteres hat zur Folge, dass wenn der Beklagten der Beweis des fehlenden Verschuldens nicht gelingen sollte, der Kläger das Verschulden von C._____ zu beweisen hätte, um einen Teil des Schadens auf die Beklagte abzuwälzen.

E. 2.4.4.1

Parteistandpunkte a. Der Kläger führt aus, dass C._____ an einer äusserst ungünstigen Stelle abgebogen sei und dadurch den Verkehrsfluss massiv gestört habe. Ausserdem habe das Abbiegemanöver ein Ausholen ganz rechts erfordert. Damit habe C._____ eine unklare Situation geschaffen und es sei ihm ein Verschulden anzulasten (act. 1 Rz. IV.34 f.). In der Replik ergänzt der Kläger, der Verkehrsunfall sei primär auf das unvermittelte Linksabbiegen des landwirtschaftlichen Traktors zurückzuführen. C._____ habe den vortrittsberechtigten Kläger mangels Kontrollblick übersehen (act. 19 Rz. III.56). b. Die

Beklagte schildert das Abbiegemanöver von C._____ wie folgt: C._____ habe vor der Abzweigung in Richtung G._____ -Strasse den Blinker nach links gestellt und seine Fahrt verlangsamt. Der Traktor sei beinahe zum Stillstand gekommen. Nachdem er erkannt habe, dass H._____ abbremste, um ihm das Abbiegen zu ermöglichen, habe er einen Blick nach hinten geworfen und dann mit dem Abbiegemanöver begonnen (act. 13 Rz. 13.3.1; act. 29 Rz. 27.1 ff.). Um nach hinten zu blicken, habe er von seinem Sitz aufstehen müssen, was einen Moment dauere (act. 29 Rz. 27.6.1).

- 31 -

E. 2.4.4.2

Allgemeine Fahrweise a. Der Kläger erblickt bereits in der allgemeinen Fahrweise von C._____ ein Verschulden. Dieser habe aufgrund der für das Abbiegen mit Traktor und Anhänger sehr ungünstigen Unfallörtlichkeit das Manöver nicht ohne erhebliche Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer ausführen können. Dadurch und durch die vorangehende langsame Fahrweise habe sich eine Kolonne gebildet und der Traktor habe den Verkehrsfluss massiv gestört (act. 1 Rz. IV.33). b. Zutreffend ist, dass sich nach Art. 26 Abs. 1 SVG jeder so verhalten muss, dass er andere Verkehrsteilnehmer weder behindert noch gefährdet. Dabei handelt es sich um eine Grundregel, die keine selbständige Bedeutung hat (SCHAFF-HAUSER, Band I, a.a.O., N 416 ff.). Bezüglich der Geschwindigkeit ist Art. 4 Abs. 5 VRV zu beachten, demnach darf nicht ohne zwingenden Grund so langsam gefahren werden, dass der Verkehrsfluss unterbrochen wird. c. Alleine aus der geringen Geschwindigkeit kann jedoch nicht auf eine gesetzeswidrige Verkehrsbehinderung geschlossen werden. Der Traktor von C._____ ist für den Strassenverkehr zugelassen worden. Daraus kann geschlossen werden, dass er damit die öffentlichen Strassen befahren darf. Kann ein Fahrzeug keine höhere Geschwindigkeit erreichen, so ist dies als zwingender Grund im Sinne von Art. 4 Abs. 5 VRV anzusehen. Vom Lenker kann unter diesen Umständen einzig verlangt werden, dass er nach Möglichkeit eine Route wählt, die möglichst wenig andere Verkehrsteilnehmer behindert oder dass er an einer geeigneten Stelle kurz anhält, um den nachfolgenden Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen. Diesbezüglich kann C._____ aber kein Vorwurf gemacht werden. Nach unbestrittener Darstellung von C._____ hat das erste Fahrzeug auf der Höhe des Fussballplatzes zu ihm aufgeschlossen (act. 13 Rz. 13.1). Zwischen diesem und der Abzweigung G._____ -Strasse gibt es keine entsprechende Halte- bzw. Ausweichmöglichkeit (vgl. Google Maps). Auch die Verzögerung durch den Abbiegevorgang kann nicht als gesetzeswidrige Verkehrsbehinderung qualifiziert werden. Beim Linksabbiegen hat der Lenker sowohl auf den nachfolgenden wie auch auf den entgegenkommenden

- 32 - Verkehr zu achten. Insbesondere besteht zu Gunsten der entgegenkommenden Fahrzeuge ein Vortrittsrecht. Gerade auf schmalen Strassen wird dabei der Verkehrsfluss regelmässig gestört, wenn der Linksabbieger Gegenverkehr abwarten muss und die nachfolgenden Fahrzeuge nicht rechts von ihm vorbeifahren können. Eine verkehrsregelwidrige Verhaltensweise ist darin nicht zu sehen. d. Zusammengefasst ist festzuhalten, dass C._____ aufgrund seiner allgemeinen Fahrweise kein Verschulden angelastet werden kann.

E. 2.4.4.3

Anforderungen an das Abbiegemanöver Ein Abbiegen nach links erfordert, dass der Verkehrsteilnehmer den Verkehr vor und hinter sich beobachtet, seine Absicht anzeigt und einspurt. Der Lenker ist zum Einspuren verpflichtet (Art. 36 Abs. 1 SVG). Eine Ausnahme besteht lediglich, wenn ein Fahrzeug aufgrund seiner Grösse oder der örtlichen Gegebenheiten nach rechts ausholen muss (Art. 13 Abs. 5 VRV; SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 752 f.). Bevor der Lenker einspurt, muss er den Verkehr beobachten und sich versichern, dass er damit keine nachfolgenden und entgegenkommenden Fahrzeuge gefährdet (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 757). Bezüglich der erforderlichen Vorsicht beim Abbiegen ist der Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehr zu beachten, der sich aus Art. 26 SVG ergibt. Demnach darf ein Verkehrsteilnehmer, der sich selbst ordnungsgemäss verhält, darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls so verhalten (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 420 ff.; FIOLKA, a.a.O., N 25 ff. zu Art. 26 SVG). Besondere Vorsicht ist dann geboten, wenn der Lenker aufgrund von bestimmten Anhaltspunkten damit rechnen muss, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer nicht ordnungsgemäss verhält. Entsprechend kann er sich in diesem Fall nicht mehr auf den Vertrauensschutz berufen (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 426; FIOLKA, a.a.O., N 33 ff. zu Art. 26 SVG; GIGER, a.a.O., N 23 ff. zu Art. 26 SVG). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts darf sich ein Linksabbieger nicht leichthin auf den Vertrauensschutz berufen, da er eine gefährliche Situation schafft (BGE 125 IV 83 E. 2c; SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 452); andererseits ist dies aber auch nicht ausgeschlossen.

- 33 -

E. 2.4.4.4

Vortrittsberechtigung und Beobachten des Verkehrs a. Die Beklagte führt aus, C._____ habe vor dem Abbiegen einen Blick zurückgeworfen, wobei er den Kläger nicht gesehen habe (act. 13 Rz. 13.3.1). Der Kläger bezeichnet dies als reine Schutzbehauptung. C._____ habe den Verkehr nicht genügend beobachtet; hätte er dies getan, hätte er den Kläger erkennen müssen (act. 1 Rz. IV.44). Er sei bereits am Überholen gewesen, als C._____ zu seinem Abbiegemanöver angesetzt habe, entsprechend sei er vortrittsberechtigt gewesen (act. 19 Rz. III.42). b. Dass C._____ beim Zurückschauen den Motorradfahrer noch nicht erblickte, ist nicht weiter erstaunlich. Es ist als allgemein bekannt vorauszusetzen, dass nicht sofort mit dem Abbiegen begonnen werden kann, insbesondere muss das Fahrzeug nach dem Beobachten erst abbremsen. Im konkreten Fall musste C._____ zudem abwarten, bis die Strasse frei ist. Wie zuvor ausgeführt (vorne E. 2.4.3.4.b), kann der Beweis des genauen Zeitablaufs beiden Parteien nicht gelingen bzw. dies wurde offen gelassen. Zu Gunsten der Beklagten muss entsprechend davon ausgegangen werden, dass der Kläger sich im Zeitpunkt des Beobachtens durch C._____ noch nicht auf der Gegenfahrbahn befunden hat. Das Gegenteil kann der Kläger nicht beweisen. Entsprechend war C._____ zum Abbiegen berechtigt. Dem in unerlaubter Weise Überholenden kann ohnehin kein Vortrittsrecht zugestanden werden. Der Abbiegende kann sich lediglich nicht mehr auf den Vertrauensschutz berufen, wenn er den Überholenden erkennt, da er nicht davon ausgehen darf, dass das Manöver abgebrochen wird. Im Resultat ist daher davon auszugehen, dass beide Unfallbeteiligten gleichzeitig zu ihrem Manöver angesetzt haben. C._____ war somit zum Abbiegen berechtigt. c. Aus dem Polizeirapport ergibt sich, dass C._____ zu Protokoll gegeben hat, er habe den Verkehr beobachtet, den Blinker gestellt und abgebremst. Nachdem ihm H._____ den Vortritt gewährt habe, habe er erneut einen Blick zurück

geworfen und dann das Abbiegemanöver begonnen (act. 3/4 S. 5). Hinweise auf ein - 34 - anderes Verhalten bestehen keine; insbesondere hat keine der übrigen Auskunftspersonen eine diesbezügliche Aussage gemacht. Auffällig ist einzig, dass C._____ festhält, seit Jahren jedes Abbiegemanöver mit dem Traktor nach demselben Schema durchzuführen (act. 29 Rz. 27.6.1). Entsprechend erscheint möglich, dass es sich bei der Aussage gegenüber des Polizisten nur beschränkt um eine tatsächliche Erinnerung und teilweise um die Wiedergabe der persönlichen Routine handelt. Alleine aufgrund dieser Routine und der - wenn auch unterschrieben bestätigten (act. 3/4 S. 6) - Aussage am Unfallort kann nicht von einem bestimmten Verhalten ausgegangen werden. Insbesondere wurde C._____ von der entgegenkommenden H._____ der Vortritt gewährt, was ihn allenfalls dazu verleiten kann, das Manöver zügig durchzuführen und entsprechend von seiner Routine abzuweichen. Der Beweis der Beklagten, dass der Blick zurück sicher vorgenommen wurde, kann daher nicht gelingen. Der negative Beweis des fehlenden Verschuldens im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG gelingt der Beklagten somit nicht. Allerdings kann dem Kläger der Beweis, dass C._____ keinen Blick zurück gemacht haben soll, ebenfalls nicht gelingen. Aus der Tatsache, dass C._____ den Kläger nicht wahrgenommen hat, kann nichts hergeleitet werden. Wie zuvor ausgeführt, muss davon ausgegangen werden, dass beide Unfallbeteiligten den Verkehr gleichzeitig beobachtet haben. Entsprechend war der Kläger für C._____ noch nicht auf der Gegenfahrbahn sichtbar. Da sie sich in einer Rechtskurve befanden, erscheint zudem nachvollziehbar, dass C._____ den Kläger hinter den übrigen Fahrzeugen noch nicht erkennen konnte. Da keine weiteren Anhaltspunkte für ein mangelhaftes Beobachten des Verkehrs vorliegen, ist im Anwendungsbereich von Art. 61 Abs. 1 SVG davon auszugehen, dass C._____ einen Blick zurück geworfen hat, bevor er mit dem Abbiegemanöver begonnen hat. d. Aus dem Gesagten erhellt, dass C._____ weder wegen mangelhafter Beobachtung des Verkehrs noch aufgrund Missachtens des Vortritts ein Verschulden angelastet werden kann. Allerdings gelingt es der Beklagten nicht, zweifelsfrei darzulegen, dass C._____ den Verkehr genügend beobachtet hat, weshalb sie sich nicht auf Art. 59 Abs. 1 SVG berufen kann.

- 35 -

E. 2.4.4.5

Unvermitteltes Abbiegen Der Kläger führt aus, C._____ sei völlig unvermittelt nach links abgebogen. Dies schliesse er aus der Feststellung des Verwaltungsgerichts des Kantons Thurgau (act. 19 Rz. III.42). Ausserdem sei er mit dem linken Vorderrad des Traktors kollidiert, was einzig diesen Schluss zulasse (act. 19 Rz. IV.4) Aus diesem Urteil lässt sich in Bezug auf das Verschulden des Klägers nichts ableiten. Das Verwaltungsgericht des Kantons Thurgau stellt im Urteil vom 11. Juli 2007 lediglich fest, dass der Kläger den abbiegenden Traktor wohl unvermittelt wahrgenommen habe und fast ungebremst in ihn geprallt sei (act. 20/23 E. 2e). Damit stellte es nur fest, dass der Kläger den Traktor verspätet wahrgenommen hat. Dass den Fahrer des Traktors ein Verschulden treffen soll, lässt sich daraus nicht herleiten. Insbesondere ist auch darauf hinzuweisen, dass das hiesige Handelsgericht ohnehin nicht an Feststellungen eines Verwaltungsgerichts gebunden ist. Auch aus dem Ort der Kollision lässt sich diesbezüglich nichts ableiten. Daraus ergibt sich lediglich, dass der Traktor noch nicht quer über der ganzen Fahrbahn gestanden hat, was auch nicht behauptet wird. Wie weit das Manöver bei der Kollision bereits fortgeschritten war und in welchem Zeitpunkt mit diesem begonnen worden ist, kann daraus aber nicht

hergeleitet werden.

E. 2.4.4.6

Einspuren a. Der Kläger behauptet, C._____ habe vor dem Abbiegen rechts ausgeholt und nicht links eingespurt. Damit habe er eine unklare Situation geschaffen und sei vom Gebot abgewichen, beim Abbiegen einzuspuren (act. 1 Rz. IV.33). Eine Expertise habe ergeben, dass das Nachfolgemodell des Traktors, Fiat 680 DT, einen Kurvenradius von 12 m aufweise. An besagter Stelle sei es aufgrund der Geometrie der Unfallstelle für C._____ gar nicht möglich gewesen, die Kurve zu befahren und korrekt einzuspuren (act. 19 Rz. III.66).

- 36 - Die Beklagte bestreitet dies mit dem Hinweis, dass der Traktor mit den montierten Zwillingenrädern ohnehin die ganze Fahrspur in Anspruch genommen habe. Entsprechend sei ein Einspuren nicht mehr nötig gewesen (act. 13 Rz. 13.3.3) b. Dass C._____ nicht eingespurt haben soll, findet keine Stütze in den vorliegenden Akten. Insbesondere ist keine entsprechende Aussage im Polizeirapport enthalten (act. 3/4). Daneben ist auf den Fotobericht zu verweisen, worin ersichtlich ist, dass der Traktor mit den montierten Zwillingenrädern einen grossen Teil der Strasse in Anspruch genommen hat (act. 3/7 S. 8), wobei offen gelassen werden kann, ob er die gesamte Fahrspur beansprucht hat. Ausserdem ist anzumerken, dass L._____ und H._____ - und offenbar auch die auf L._____ folgenden Fahrzeuglenker - die Absicht des Traktorlenkers erkannt und sich entsprechend verhalten haben. Daraus erhellt, dass es sich nicht um eine unklare Situation gehandelt haben kann. c. Selbst wenn C._____, wie vom Kläger behauptet, nach rechts ausholen musste, um die Abzweigung überhaupt befahren zu können, ist darin aber keine Verletzung der Verkehrsregeln und kein Verschulden zu erkennen. Erfordern es die Umstände, ist ein Ausholen nach rechts zulässig, der Lenker hat aber besonders vorsichtig zu fahren und darauf zu achten, dass er links nicht überholt wird (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 753). Mit Blick auf Art. 26 SVG ist vom Lenker aber keine übertriebene Vorsicht zu erwarten. Es genügt, wenn er sich vergewissert, dass diejenigen Verkehrsteilnehmer seine Absicht erkennen, mit deren Gefährdung er rechnen muss. Im vorliegenden Fall beschränkt sich dies auf die direkt nachfolgenden und das entgegenkommende Fahrzeug. Diese haben die Absicht erkannt und abgebremst. Hingegen musste C._____ nicht damit rechnen, dass ein Motorradfahrer die längere Kolonne trotz Vorliegen einer Sicherheitslinie überholen wird (vgl. auch hinten E. 2.4.4.8; BGE 125 IV 83 E. 2c). Entsprechend war er auch nicht zu weiteren Vorsichtsmassnahmen verpflichtet. Da der Kläger ein fehlendes Einspuren einzig dann beweisen kann, wenn dieses technisch nicht möglich war und C._____ diesfalls ebenfalls keine Schuld trifft, da er die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen ergriffen hat, erübrigt es

- 37 - sich, ein Gutachten über den Kurvenradius der verwendeten Fahrzeuge zu erstellen. Auch eine Testfahrt im Rahmen eines Augenscheins ist nicht erforderlich. d. Folglich kann C._____ aufgrund des Einspurens ebenfalls kein Verschulden angelastet werden.

E. 2.4.4.7

Missachten der Sicherheitslinie a. Der Kläger bringt vor, C._____ trage ein Verschulden, weil er bereits im Bereich der Sicherheitslinie abgebogen sei. Die Kollision habe bereits vor dem Ende der Sicherheitslinie stattgefunden, was sich aus der Benzinlache auf der Strasse ergebe (act. 19 Rz. III.42). Ausserdem wäre ein Abbiegemanöver ohne Anschneiden der Sicherheitslinie aufgrund des Kurvenradius des Traktors und der Geometrie der Unfallstelle nicht möglich gewesen (act. 19 Rz. III.66). b. Im Einmündungsbereich der

G._____-Strasse wird die Sicherheitslinie un-
terbrochen und in eine Leitlinie überführt,
welche nach der Abzweigung wieder zur Sicherheitslinie wird (act. 3/7 S. 3, act. 3/21, act.
20/29). Mit dieser Kombination wird signalisiert, dass ein Linksabbiegen aus der
F._____-Strasse in die G._____-
Strasse erlaubt ist, was bei durchgehender Sicherheitslinie
nicht der Fall wäre (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 748). Einen anderen Zweck kann
der Unter-
bruch der Sicherheitslinie an dieser Stelle nicht haben, zumal dieser für ein (si-
cheres) Überholmanöver zu kurz ist (act. 3/7 S. 3; act. 3/21). c. Der Kläger belegt seine
Behauptung mit den Fotos der Unfallstelle. Darauf ist eine Benzinlache ersichtlich, die sich
in Fahrtrichtung vor dem Ende der Si-
cherheitslinie befindet. Der Kläger schliesst daraus,
dass die Kollision an dieser Stelle stattgefunden haben muss (act. 3/7 S. 3). Alleine aus der
Benzinlache lässt sich jedoch nichts zur Unfallstelle herleiten. Insbesondere besteht die
Möglichkeit, dass das Motorrad vom Traktor abgeprallt ist und erst danach das Benzin
verlo-
ren hat. Auf dem entsprechenden Foto steht das Motorrad in der Benzinlache, es ist
daher auch möglich, dass das Benzin erst später in diesem Ausmass ausge-
laufen ist (act.
3/7 S. 3). Zu den Positionen der Unfallfahrzeuge nach der Kollision finden sich in den
Akten keine Angaben. Die Fahrzeuge wurden bereits vor dem

- 38 - Eintreffen der Polizei entfernt, um den Durchgangsverkehr wieder passieren zu
lassen, ohne dass die Unfallendlagen markiert worden wären (act. 3/4 S. 4). Da-
mit kann
der genaue Kollisionspunkt nicht mehr eruiert werden; auch nicht mittels eines Gutachtens,
zumal ausser der Benzinlache keine Spuren auf der Strasse ersichtlich sind. Der Kläger
kann folglich nicht beweisen, dass C._____
bereits vor dem Ende der Sicherheitslinie zum
Abbiegen angesetzt hat. d. C._____
könnte das Überfahren der Sicherheitslinie lediglich
dann bewiesen werden, wenn ein Abbiegemanöver an der entsprechenden Stelle ohne eine
Ver-
letzung dieser Regel technisch nicht möglich wäre. Die Unterbrechung der
Sicherheitslinie zeigt, dass an der Unfallstelle ein Abbiegen nach links zulässig ist. Dies
bedeutet aber auch, dass dies sämtlichen im Strassenverkehr zugelassenen Fahrzeugen
erlaubt ist. Gemäss Art. 73 Abs. 6 SSV darf eine Sicherheitslinie nicht überfahren werden.
Eine Ausnahme von die-
ser Regel besteht dann, wenn sich ein Hindernis auf der Fahrbahn
befindet, das absehbarer Zeit nicht entfernt werden wird (SCHAFFHAUSER, Band I a.a.O.,
N 677; MAEDER, a.a.O., N 37 zu Art. 34 SVG). Als Hindernis in diesem Sinne ist auch ei-
ne bauliche Situation anzusehen, die ein (zugelassenes) Fahrzeug am ordnungs-
gemässen
Verkehr hindert. War das Manöver des Traktors - wie dies der Kläger behauptet - ohne
Überfahren der Sicherheitslinie gar nicht möglich, durfte dieser den Bereich unter
entsprechender Vorsicht beanspruchen. Da dem Kläger der Beweis des Missachtens der
Sicherheitslinie nur gelin-
gen kann, wenn ein Abbiegen in anderer Weise technisch nicht
möglich war und C._____
in diesem Fall kein Verschulden angelastet werden kann, erübrigt
sich die Abnahme der dazu offerierten Beweise (act. 19 Rz. IV.32). e. Auch ein allfälliges
Anschneiden der Sicherheitslinie kann C._____
nicht als Verschulden vorgeworfen werden,
sodass dem Kläger auch in dieser Hinsicht der Beweis eines Verschuldens nicht gelingen
kann.

- 39 -

E. 2.4.4.8

Vertrauensschutz a. Der Kläger führt aus, dass C._____
verpflichtet gewesen wäre,
unmittelbar vor dem Abbiegen einen (weiteren) Blick zurück zu werfen, wozu er
gegebenen-
falls aus dem Fenster hätte lehnen müssen. Dies ergebe sich aus der Rechtspre-
chung des Bundesgerichts (act. 1 Rz. IV.36 ff.). Auf den Vertrauensschutz könne sich nur

derjenige verlassen, der sich selbst absolut korrekt verhalte. Aufgrund des fehlenden Einspurens und dem Missachten der Sicherheitslinie sei dies bei C._____ nicht der Fall (act. 1 Rz. IV.47 f.). Die Beklagte macht geltend, dass eine solche Pflicht nicht bestanden habe. Da sich C._____ korrekt verhalten habe, habe er darauf vertrauen dürfen, dass sich die übrigen Verkehrsteilnehmer ebenso verhalten (act. 13 Rz. 33 ff.). b. Der Linksabbieger muss den Verkehr beobachten, bevor er sein Manöver beginnt. Vor dem tatsächlichen Abbiegen ist ein weiterer Blick zurück nur dann erforderlich, wenn dafür in der konkreten Situation eine besondere Veranlassung besteht (BGE 125 IV 83 E. 2d; SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 765). Wie gezeigt hat sich C._____ grundsätzlich pflichtgemäss verhalten; der Beweis der Verkehrsregelverletzung gelingt dem Kläger nicht (vorne E. 2.4.4.6 f.). Es stellt sich damit lediglich die Frage, ob er aufgrund der konkreten Situation verpflichtet gewesen wäre, vor dem Abbiegen einen (weiteren) Blick zurück zu tätigen. Nachdem er sein Abbiegemanöver signalisiert hatte, war für C._____ erkennbar, dass die ihm nachfolgenden Fahrzeuge seine Absicht wahrnahmen. Ebenso hat H._____ abgebremst und ihm den Vortritt gewährt. Ein weiterer Blick zurück wäre lediglich dann zu verlangen gewesen, wenn C._____ damit hätte rechnen müssen, vom Kläger verkehrsregelwidrig überholt zu werden. Das Bundesgericht bejahte dies in verschiedenen Konstellationen. So sei notorisch, dass im Feierabendverkehr in der Stadt und auf Ausfallstrassen viele Motorradfahrer eine stehende oder langsam fahrende Kolonne überholen würden. Es sei auch nicht ungewöhnlich, dass dies unter Missachtung von Markierungen (beispielsweise für Busse reservierte Verkehrsflächen) geschehe (Urteil vom

- 40 - 25. Februar 2009, 6B_1009/2008, E. 1.2 und 5.2; Urteil vom 27. Mai 2013, 4A_699/2012, E. 3.1). In beiden Fällen kam erschwerend dazu, dass die Autofahrer an eher ungewöhnlichen Stellen wenden wollten, wobei einer regelwidrig nicht auf der Trampsur einspurte. Diese Situation lässt sich auf den vorliegenden Fall nicht übertragen. Vorliegend bildete sich die Kolonne nicht wegen des starken Verkehrsaufkommens, sondern aufgrund des langsam verkehrenden Traktors, der für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar war. Ausserdem wollte C._____ in eine Nebenstrasse einbiegen und das Überholen war aufgrund einer Sicherheitslinie unzulässig. Im Urteil vom 16. Mai 2005 (6A.17/2005) hielt das Bundesgericht fest, dass sich ein links abbiegender Lenker grundsätzlich auf das Vertrauensprinzip stützen könne und davon ausgehen dürfe, dass er nicht verkehrsregelwidrig überholt werde (E. 4.1). Im konkreten Fall sei dies jedoch nicht der Fall, da der Autofahrerin ein Car gefolgt sei. Dieser habe ihr die Sicht nach hinten erschwert, entsprechend hätte sie auch erkennen müssen, dass die nachfolgenden Fahrzeuge die Situation vor dem Car nicht wahrnehmen konnten (E. 4.2). Eine solche Einschränkung gab es im vorliegenden zu beurteilenden Fall gerade nicht. Zudem lag die Verkehrsregelverletzung in jenem Fall in einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit (E. 3.2), was anders zu werten ist als die Missachtung der Sicherheitslinie. Immerhin wäre an jener Stelle das Überholen grundsätzlich erlaubt gewesen, wovon vorliegend nicht die Rede sein kann. Aus der Rechtsprechung des Bundesgerichts lässt sich nichts zu Lasten von C._____ herleiten. Ihn traf keine Pflicht, unmittelbar vor dem Abbiegen einen (erneuten) Blick nach hinten zu werfen. Das Prinzip des Vertrauensschutzes im Strassenverkehr soll gerade verhindern, dass Verkehrsteilnehmer mit jedem, noch so abwegigen und regelwidrigen, Verhalten rechnen müssen. Dies würde den Verkehr praktisch zum Erliegen bringen (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 420). Es mag zwar zutreffen, dass Motorradfahrer häufig entgegen den Regeln des SVG andere Fahrzeuge und insbesondere Fahrzeugkolonnen überholen. Daraus darf aber nicht geschlossen werden, dass bei

stockendem Verkehr, aus welchen Gründen auch immer, jederzeit mit einem überholenden Motorradfahrer ge-

- 41 - rechnet werden muss. Gerade in der vorliegenden Situation, wo der Grund des langsamen Verkehrs klar ersichtlich war, eine Sicherheitslinie dem Überholen entgegenstand und Gegenverkehr vorhanden war, musste nicht damit gerechnet werden, dass ein Motorradfahrer trotzdem die Kolonne überholen würde. Entsprechend waren von C._____ keine zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen zu verlangen. c. Selbst wenn die technischen Möglichkeiten des Traktors erfordern, dass für das Abbiegemanöver rechts ausgeholt wird oder die Sicherheitslinie angeschnitten wird, kann dies nichts an dieser Einschätzung ändern. C._____ kann sich weiterhin auf den Vertrauensschutz berufen. Wie gezeigt, kann die Missachtung dieser Regeln im konkreten Fall nicht als gesetzeswidrig angesehen werden (vorher E. 2.4.4.6 f.). Sogar eine leichte Verletzung kann nur dann massgebend sein, wenn sich diese direkt auf den Unfall ausgewirkt hat, umso weniger also eine gerechtfertigte Missachtung (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 425; FIOLKA, a.a.O., N 27 zu Art. 26 SVG). Das Einspuren soll einerseits gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern die Absicht abzubiegen bekräftigen, andererseits soll es ihnen rechts das Vorbeifahren ermöglichen (SCHAFFHAUSER, Band I, a.a.O., N 751). Die Absicht muss denjenigen Lenkern bekannt gegeben werden, die durch das Manöver gefährdet werden könnten. Dies sind in erster Linie die direkt folgenden und entgegenkommenden Fahrzeuge, welche vorliegend die Absicht unbestrittenemassen erkannt haben. Inwiefern für den Kläger eine unklare Situation vorgelegen haben soll, hat dieser nicht substantiiert dargelegt. Insbesondere erscheint fraglich, ob der Kläger als sechstes Fahrzeug in der Kolonne angesichts der Breite des Traktors überhaupt hätte erkennen können, ob C._____ eingespurt hat. Die Sicherheitslinie sollte im konkreten Fall Fahrzeuge an einem Überholen hindern und so den Gegenverkehr schützen. Hingegen ist die Sicherheitslinie an besagter Stelle unterbrochen und das Abbiegen in die G._____ -Strasse ist erlaubt. Auf jeden Fall dient die Sicherheitslinie aber nicht dem Schutz des Klägers, der unter Missachtung derselben die Kolonne überholt hat. Da C._____ - wenn überhaupt - die Sicherheitslinie nur leicht angeschnitten hat, wäre ihm lediglich ei-

- 42 - ne leichte Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Inwiefern ein allfällig leicht späteres Abbiegen von C._____ den Unfall hätte verhindern können, wird vom Kläger nicht dargelegt. Dies ist auch nicht ersichtlich, zumal eine Kollision auch wenige Meter später wohl nur mit Glück hätte verhindert werden können. Somit durfte sich C._____ auf jeden Fall auf die korrekte Fahrweise der übrigen Verkehrsteilnehmer verlassen. Er musste nicht damit rechnen, trotz Vorliegen einer Sicherheitslinie überholt zu werden, zumal dafür bei der Einleitung des Abbiegemanövers keine Anzeichen bestanden. Zusätzliche Vorsichtsmassnahmen waren nicht erforderlich. d. Aus dem Gesagten erhellt, dass C._____ auch kein Verschulden angelastet werden kann, wenn er unmittelbar vor dem Abbiegen keinen erneuten Blick zurück getätigt hat. Er hat vor Einleiten des Abbiegemanövers einen Blick zurück geworfen, sein Fahrzeug abgebremst - ob er dabei ganz oder nur beinahe angehalten hat, ist irrelevant -, (sofern möglich) eingespurt und nachdem ihm der Gegenverkehr den Vortritt gelassen hat mit dem Abbiegen begonnen. Gestützt auf Art. 26 SVG durfte er sich darauf verlassen, dass sich die übrigen Verkehrsteilnehmer ebenfalls korrekt verhalten. Das regelwidrige Überholmanöver des Klägers hat er nicht erkennen müssen.

E. 2.4.4.9

Fazit Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Beklagten der Beweis des fehlenden Verschuldens nicht gelingen kann. Insbesondere kann sie nicht beweisen, dass C._____ vor dem Abbiegemanöver einen Blick zurück geworfen hat. Die Anwendung von Art. 59 Abs. 1 SVG fällt damit ausser Betracht. Ebenso wenig gelingt dem Kläger der Beweis, dass C._____ ein Verschulden zu verantworten hat. C._____ hat sich im Rahmen seines Abbiegemanövers korrekt verhalten. Selbst wenn von geringen Verstössen gegen das SVG (Einspurigen, Überfahren der Sicherheitslinie) auszugehen wäre, wären diese als technisch bedingt und damit zulässig anzusehen. Demzufolge darf sich die Beklagte auf den

- 43 - Vertrauensschutz zu berufen, weshalb C._____ kein Verschulden angelastet werden kann. Insgesamt hat der Kläger aufgrund des Verschuldens den ganzen Schaden zu tragen, weshalb zu prüfen gilt, ob andere Umstände, insbesondere die Betriebsgefahr, eine andere Aufteilung der Haftung rechtfertigen.

E. 2.4.5

Betriebsgefahr der beteiligten Fahrzeuge

E. 2.4.5.1

Parteistandpunkte a. Der Kläger hält fest, dass dem Traktor eine erhöhte Betriebsgefahr zuzuschreiben sei. Die Betriebsgefahr eines Fahrzeuges beschränke sich nicht auf dessen Geschwindigkeit. Insbesondere seien Masse und Gewicht zu berücksichtigen. Das wesentliche Element der erhöhten Betriebsgefahr eines landwirtschaftlichen Traktors sei unter anderem die ausgesprochen langsame und verkehrshindernde Fortbewegung, welche geradezu gefahrenträchtige Situationen begründe (act. 19 Rz. III.8). Dem Kläger dürfe sodann keine erhöhte Betriebsgefahr angelastet werden. Die Gefährdungshaftung basiere auf der einem Motorfahrzeug inhärenten Betriebsgefahr, die aus der Verbindung von Gewicht und Geschwindigkeit entstehe. Vor dieser Gefährdung seien die übrigen Verkehrsteilnehmer zu schützen. Dabei sei auch der Motorradfahrer zu schützen. Ihm, alleine aufgrund der Tatsache, dass er ebenfalls ein Motorfahrzeug lenke, eine Eigengefährdung anzulasten, erscheine willkürlich (act. 19 Rz. III.9 f.). b. Die Beklagte führt aus, dass aufgrund des konkreten Unfallhergangs und unter Mitberücksichtigung der Eigengefährdung auf eine erhöhte Betriebsgefahr des Motorrads geschlossen werden müsse. Entscheidend sei nicht das Gewicht sondern die kinetische Energie, wobei das wesentliche Element die Geschwindigkeit sei. Zumindest sei aber von einer gleichwertigen Betriebsgefahr auszugehen (act. 13 Rz. 5.3.3 und 42.7 f.).

- 44 -

E. 2.4.5.2

Würdigung Im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist grundsätzlich von einer gleichwertigen Betriebsgefahr der beteiligten Fahrzeuge auszugehen. Neben der Grösse der Fahrzeuge ist dabei auch die relative Instabilität des Motorrads zu berücksichtigen (Urteil des Bundesgerichts vom 2. Juni 2014, 4A_5/2014, E. 3.3; Urteil des Bundesgerichts vom 26. September 2001, 4C.3/2001, E. 2.a.aa; BREHM, a.a.O., N 768 und N 772; PROBST, a.a.O., N 29 zu Art. 61 SVG). Dem Traktor ist alleine aufgrund seiner Masse keine höhere Betriebsgefahr zuzuweisen. Diese ist nur so weit zu berücksichtigen, wie sie sich auf den Unfall bzw. dessen Folgen ausgewirkt hat. Eine Auswirkung zeigt die Gefahr nur, wenn eine Kollision mit einem leichteren Fahrzeug wegen des geringeren Gewichts weniger gravierende Auswirkungen gehabt hätte (Urteil des Bundesgerichts vom

E. 2.4.5.3

Fazit Insgesamt erhellt aus dem Gesagten, dass die Betriebsgefahr von Motorrad und Traktor vorliegend gleichwertig sind. Die kinetische Energie, die beim Unfall wirkte, war bei beiden Fahrzeugen vergleichbar, da das leichtere Motorrad mit einer weit schnelleren Geschwindigkeit unterwegs war. Gründe, dem Traktor eine erhöhte Betriebsgefahr zuzuschreiben, bestehen nicht. Vielmehr könnte dem Motorrad unter dem Titel Selbstgefährdung sogar eine erhöhte Betriebsgefahr zugeschrieben werden, da das Bundesgericht die Betriebsgefahr zwischen Lastwagen (die deutlich schwerer wiegen als ein Traktor) als mit einem Motorrad gleichwertig beurteilt hat (Urteil 4C.3/2001 vom 26. September 2001 E. 2b; Urteil 4A_405/2011 vom 5. Januar 2012 E. 4.6).

E. 2.5

Verteilung der Haftung a. Aus dem Gesagten erhellt, dass im Rahmen des zu beurteilenden Verkehrsunfalls dem Kläger ein schweres Verschulden anzulasten ist (vorne E. 2.4.3.7). C._____, der ebenfalls am Unfall beteiligt war, trifft dagegen kein Verschulden (vorne E. 2.4.4.9). Soweit keine besonderen Umstände bestehen, trägt somit der Kläger nach Art. 61 Abs. 1 SVG den gesamten Schaden. Als besonderer Umstand kommt im vorliegenden Fall einzig die Betriebsgefahr der beteiligten Unfallfahrzeuge in Frage. Weitere Gründe sind nicht ersichtlich und werden von den Parteien nicht geltend gemacht. Die Betriebsgefahr des Traktors und des Motorrads sind dabei als gleichwertig zu beurteilen (vorne E. 2.4.5.3).

- 46 - b. Trifft nur einen Halter ein Verschulden ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts die Betriebsgefahr nur dann als haftungsbegründend zu berücksichtigen, wenn die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des schuldlosen Halters eindeutig überwiegt. Sind die Betriebsgefahren der beteiligten Fahrzeuge als gleichwertig zu beurteilen, neutralisieren sich diese und die Haftung wird einzig nach dem Verschulden verteilt (BREHM, a.a.O., N 814 und N 836; PROBST, a.a.O., N 23 zu Art. 61 SVG; GIGER, a.a.O., N 3 zu Art. 61 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Band II, a.a.O., N 1333). Von diesem Grundsatz ist nur abzuweichen, soweit den allein verschuldenden Halter lediglich ein leichtes Verschulden trifft (BREHM, a.a.O., N 846). In der Lehre wird verschiedentlich postuliert, die Verteilung der Haftung nach einer sektoriellen Berechnung vorzunehmen, sofern den alleine schuldhaften Halten ein mittelschweres Verschulden trifft (FELLMANN, Band II, a.a.O., N 544; BREHM, a.a.O., N 814, SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Band II, a.a.O., N 1333 ff.; PROBST, a.a.O., N 23 zu Art. 61 SVG). Dabei wird neben dem Verschulden der beteiligten Halter auch die von ihnen zu vertretende Betriebsgefahr in der Berechnung der Haftungsquoten berücksichtigt. Ein solches Vorgehen rechtfertigt sich jedoch nur, wenn den unfallverschuldenden Halter lediglich ein geringes Verschulden trifft, sodass die Betriebsgefahr der Fahrzeuge als überwiegende Ursache des Unfalls bzw. des Schadens anzusehen ist. Ausserdem ist diese Methode anzuwenden, wenn die Betriebsgefahr des einen Fahrzeugs deutlich überwiegt. c. Gestützt auf die ständige Rechtsprechung des Bundesgerichts neutralisieren sich vorliegend die Betriebsgefahren und der Kläger hat somit den gesamten Schaden zu tragen. Da den Kläger ein schweres Verschulden trifft (vorne E. 2.4.3.7), rechtfertigt es sich nicht, von dieser Aufteilung abzuweichen. Folglich ist die Klage vollumfänglich abzuweisen.

E. 3

Zusammenfassung der Tat- und Rechtsfragen Zu beurteilen ist ein Verkehrsunfall vom 21. Juni 2000, bei dem der Kläger auf einem Motorrad mit dem bei der Beklagten versicherten

landwirtschaftlichen Traktor von C._____ kollidiert ist.

- 47 - Der Kläger war dabei ein Kolonne von vier Autos, die hinter dem Traktor her- fuhren zu überholen, als dieser nach links abbog und mit dem linken Vorderrad mit dem Motorrad kollidierte. Aufgrund der unübersichtlichen Unfallstelle, der mangelhaften Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer und dem Missachten der Sicherheitslinie ist dem Kläger dabei ein schweres Verschulden anzulasten (E. 2.4.3). Demgegenüber kann C._____ kein Verschulden bewiesen werden. Er hat sich bei seinem Abbiegemanöver korrekt verhalten und musste nicht damit rechnen, überholt zu werden (E. 2.4.4). Die Betriebsgefahr der beiden am Unfall beteiligten Fahrzeuge ist als gleichwertig zu beurteilen. Das grössere Gewicht des Traktors wird durch die hö- here Geschwindigkeit und die Instabilität des Motorrads aufgewogen (E. 2.4.5). Entsprechend neutralisieren sich die Betriebsgefahren und der Kläger hat in An- wendung von Art. 61 Abs. 1 SVG den gesamten Schaden zu tragen. Die Klage ist folglich abzuweisen (E. 2.5).

E. 4

Kosten- und Entschädigungsfolgen

E. 4.1

Streitwert Der Streitwert wird durch das Rechtsbegehren bestimmt (Art. 91 Abs. 1 ZPO).

Vorliegend beantragt der Kläger die Zusprechung von CHF 30'000.– (act. 1 S. 2).

Demzufolge beträgt der für die Bemessung der Gerichtsgebühr und der Parteientschädigung massgebende Streitwert der vorliegenden Klage CHF 30'000.–.

E. 4.2

Gerichtskosten Die Gerichtskosten für das vorliegende Verfahren sind unter Berücksichtigung des - gemessen am äusserst geringen Streitwert - erheblichen Aufwandes des Gerichts und in weiterer Berücksichtigung, dass das tatsächliche Interesse der Parteien ungleich höher liegt (Teilklage), in Anwendung von § 4 Abs. 1 und 2 GebV OG auf rund das doppelte der Grundgebühr festzusetzen und den Parteien nach Obsiegen und Unterliegen aufzuerlegen (Art. 106 Abs. 1 und 2 ZPO).

- 48 - Zusammengefasst sind die Kosten für das Urteil auf CHF 8'000.– festzuset- zen und dem Kläger vollumfänglich aufzuerlegen.

E. 4.3

Parteientschädigungen Die Höhe der Parteientschädigung wird nach der Anwaltsgebührenverord- nung vom 8. September 2010 (AnwGebV) festgesetzt. Dabei ist ebenfalls zu be- rücksichtigen, dass von der Beurteilung der Haftung der Beklagten eine Klage in Millionenhöhe abhängig ist (act. 1 S. 37). Entsprechend ist die Grundgebühr in Anwendung von § 4 Abs. 2 AnwGebV um einen Drittel zu erhöhen. Für die Aus- arbeitung der Duplik steht der Beklagten zudem ein Zuschlag zu (§ 11 Abs. 2 An- wGebV).

Entsprechend dem vollumfänglichen Unterliegen ist der Beklagten in Anwendung von § 4 Abs. 1 und 2 sowie von § 11 AnwGebV eine Parteientschädi- gung von CHF 8'300.– zuzusprechen. Ist einer mehrwertsteuerpflichtigen Partei eine Parteientschädigung zuzu- sprechen, hat dies zufolge Möglichkeit des Vorsteuerabzugs ohne Berücksichti- gung der Mehrwertsteuer zu erfolgen. Ist die anspruchsberechtigte Partei nicht im vollen Umfange zum Abzug der Vorsteuer berechtigt, ist die Parteientschädigung um den entsprechenden Faktor anteilmässig anzupassen. Solche ausserge- wöhnlichen Umstände hat eine Partei zu behaupten und zu belegen (Urteil des Bundesgerichts vom 25. Mai 2016, 4A_552/2015 E.

4.5; ZR 104 [2005] Nr. 76; SJZ 101 [2005] 531 ff.). Die Beklagte verlangt eine Parteientschädigung zuzüglich Mehrwertsteuer (act. 13 S. 2). Sie behauptet aber keine für die Zusprechung der Mehrwertsteuer erforderlichen aussergewöhnlichen Umstände. Daher ist der Be- klagten die Parteientschädigung ohne Mehrwertsteuer zuzusprechen. Das Handelsgericht erkennt:

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