

## I. Zivilabteilung

Z1 2024 30

Oberrichter P. Huber, Abteilungspräsident  
Oberrichter A. Staub  
Oberrichterin F. Wiget  
Gerichtsschreiber I. Cathry

### Urteil vom 22. September 2025

in Sachen

**A.**\_\_\_\_\_, Inhaber des im Handelsregister eingetragenen Einzelunternehmens **B.**\_\_\_\_\_,  
vertreten durch Rechtsanwalt **C.**\_\_\_\_\_,  
**Kläger und Berufungskläger,**

gegen

**D.**\_\_\_\_\_ **Aktiengesellschaft,**  
vertreten durch Rechtsanwalt **E.**\_\_\_\_\_,  
**Beklagte und Berufungsbeklagte,**

betreffend

Forderung

(Berufung gegen den Entscheid des Kantonsgerichts Zug, 2. Abteilung, vom 3. Oktober 2024)

## Rechtsbegehren

### Kläger und Berufungskläger

1. Es sei das Urteil A2 2023 53 des Kantonsgerichts Zug vom 3. Oktober 2024 aufzuheben, die Klage sei gutzuheissen und die Berufungsbeklagte sei zu verpflichten, dem Berufungskläger CHF 40'000.00 zzgl. Zins von 5 % seit dem 10. Oktober 2023 zu bezahlen.
2. Eventualiter sei das Urteil A2 2023 53 des Kantonsgerichts Zug vom 3. Oktober 2024 aufzuheben und die Sache zur neuen Entscheidung an das Kantonsgericht Zug zurückzuweisen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MWST und Auslagen) des vorliegenden Berufungsverfahrens sowie des erstinstanzlichen Verfahrens zulasten der Berufungsbeklagten.

### Beklagte und Berufungsbeklagte

1. Die Berufung sei, soweit darauf einzutreten ist, vollumfänglich abzuweisen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (Honorar zzgl. MWST) zulasten des Berufungsklägers.

### Sachverhalt

1. Am 2. April 2019 nahm A. \_\_\_\_\_ (nachfolgend: Kläger) mit seinem Porsche 911 GT 3 RS, der mit dem Kennzeichen ZG \_\_\_\_\_ auf sein Einzelunternehmen zugelassen ist, an einem vom deutschen F. \_\_\_\_\_ Verein organisierten "Trackday" auf der Mugello-Rennstrecke in Scarperia e San Piero, Italien, teil. Gemäss der Umschreibung auf der Webseite des F. \_\_\_\_\_ Vereins kann an einem "Trackday" ein "freies Fahrtraining auf einer richtigen Rennstrecke" genossen werden, wobei "seit jeher die Freude am Fahren und die Verbesserung der eigenen Fahrtechnik im Vordergrund" steht, weshalb solche "Veranstaltungen weder Wettkampfcharakter [haben] noch [...] eine Zeitnahme" erfolgt (act 1/13 S. 2).

Während der Fahrt auf der Rennstrecke ereignete sich ein Unfall, dessen genauer Hergang zwischen den Parteien umstritten ist. Erstellt ist, dass der Kläger bei der Kurve 9 von der Strecke abkam. In der Folge landete er im Kiesbett und geriet in der Kiesauslaufzone ins Schleudern. Schliesslich gelangte der Kläger wieder auf die Fahrbahn, wo er mit dem Fahrzeug eines anderen Teilnehmers, des ungarischen Staatsangehörigen G. \_\_\_\_\_, kollidierte. Dieser befuhr die Rennstrecke mit einem gemieteten Porsche GT 3 mit deutschem Kontrollschild. Beim Unfall wurde der Porsche des Klägers stark beschädigt.

2. Die D. \_\_\_\_\_ Aktiengesellschaft (nachfolgend: Beklagte) ist eine deutsche Aktiengesellschaft mit Sitz in \_\_\_\_\_ (Deutschland). Im Zeitpunkt des Unfalls war der von G. \_\_\_\_\_ gefahrene Porsche GT 3 bei der Beklagten versichert.
3. Nach einem erfolglos verlaufenen Schlichtungsverfahren (vgl. act. 1/2) reichte der Kläger mit Eingabe vom 28. November 2023 beim Kantonsgericht Zug gegen die Beklagte eine (Teil-) Klage auf Ersatz der Reparaturkosten und des Minderwerts seines Porsches im Betrag von CHF 40'000.00 ein (act. 1). In der Klageantwort vom 23. Januar 2024 verneinte die Beklagte eine Haftung und beantragte, die Klage sei kostenfällig abzuweisen, soweit darauf einzutreten

sei (act. 6). In der Replik vom 29. Februar 2024 (act. 11) und der Duplik vom 8. Mai 2024 (act. 15) hielten die Parteien an ihren Rechtsbegehren fest (act. 11 und 15). Nachdem die Parteien auf die Durchführung der Hauptverhandlung verzichtet hatten (act. 18 und 20), wies das Kantonsgericht Zug, 2. Abteilung, die Klage mit Entscheid vom 3. Oktober 2024 kostenfällig ab (act. 27).

4. Gegen diesen Entscheid reichte der Kläger mit Eingabe vom 4. November 2024 beim Obergericht des Kantons Zug Berufung mit dem eingangs erwähnten Rechtsbegehren ein (act. 29). In der Berufungsantwort vom 8. Januar 2025 schloss die Beklagte auf kostenfällige Abweisung der Berufung, soweit darauf einzutreten sei (act. 34). In der Folge wurde kein zweiter Schriftenwechsel angeordnet (act. 35). In Ausübung des unbedingten Replikrechts reichten die Parteien jedoch unaufgefordert je weitere Stellungnahmen ein (der Kläger am 13. März 2025 [act. 38] und 4. Mai 2025 [act. 43]; die Beklagte am 9. April 2025 [act. 41] und 12. Mai 2025 [act. 45]). Es wurde keine Berufungsverhandlung durchgeführt.

## Erwägungen

1. Die internationale, örtliche, sachliche und funktionelle Zuständigkeit der Zuger Gerichte sowie die Passivlegitimation der Beklagten sind im Berufungsverfahren nicht mehr strittig, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist (vgl. dazu act. 27 E. 1 und 2).
2. Bezüglich des anwendbaren Rechts sowie der Verteilung der Beweislast führte die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid zusammengefasst vorab Folgendes aus:
  - 2.1 Nach Art. 3 des Haager Übereinkommens vom 4. Mai 1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (HStVÜ) sei das innerstaatliche Recht des Staates anwendbar, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet habe. Vorliegend habe sich der Unfall in Italien zugetragen; folglich sei italienisches Recht anwendbar (act. 27 E. 1.4).
  - 2.2 In internationalen Sachverhalten wende grundsätzlich jedes Gericht sein eigenes Prozessrecht an. Vorliegend befinde sich der Gerichtsstand in der Schweiz, womit die schweizerische ZPO anwendbar sei. Die Regeln zur Verteilung der Beweislast gehörten jedoch zum materiellen Recht und nicht zum Prozessrecht. Komme daher nach den Bestimmungen des IPRG bzw. den einschlägigen Staatsverträgen ausländisches Recht zur Anwendung, sei dieses Recht (*lex causae*) auch für die Beweislastverteilung massgebend. Vorliegend bestimme sich die Beweislastverteilung also nach dem in der Sache anwendbaren italienischen Recht (act. 27 E. 3.1). Mit der Beweislast verknüpft sei die Behauptungs- wie auch die Substanziierungslast, die sich – im Gegensatz zur Beweislast – nicht aus dem materiellen Recht, sondern aus dem anwendbaren Prozessrecht (*lex fori*) ergäben. Mithin beurteile sich die Behauptungs- und Substanziierungslast nach der schweizerischen ZPO (act. 27 E. 3.2).
  - 2.3 Gemäss Art. 2697 des italienischen Zivilgesetzbuches (Codice Civile Italiano [nachfolgend: CC]) trage diejenige Partei, die ein Recht gerichtlich durchsetzen wolle, die Beweislast für die den Anspruch begründenden Tatsachen. Die Partei, die diese Tatsachen bestreite oder behaupte, dass sich das eingeklagte Recht geändert habe oder erloschen sei, müsse diese Einwendungen begründenden Tatsachen beweisen. Die Beweislast werde bei einem

Zusammenstoss von Fahrzeugen durch die gesetzliche Vermutung in Art. 2054 Abs. 2 CC abgemildert, wonach bis zum Gegenbeweis vermutet werde, dass in solchen Fällen jeder Fahrzeugführer bei der Verursachung des an den einzelnen Fahrzeugen entstandenen Schadens zu gleichen Teilen mitgewirkt habe (act. 27 E. 3.3).

- 2.4 Vorliegend würden beide Parteien eine von der vermuteten hälftigen Verantwortlichkeit abweichende Schadensverursachung geltend machen: Nach Auffassung des Klägers liege das alleinige Verschulden bei G. \_\_\_\_\_, während die Beklagte den Kläger als alleinigen Unfallverursacher sehe. Beide Parteien würden folglich die Behauptungs- und Beweislast für den jeweils von ihnen geschilderten Unfallhergang tragen (act. 27 E. 3.4).
3. Die Abweisung der Klage begründete die Vorinstanz sodann zusammengefasst wie folgt:
- 3.1 Der Kläger habe unstrittig in der Kurve 9 die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und sei ins Schleudern geraten. Damit habe er die primäre Ursache für den Unfall gesetzt. Hätte er sein Fahrzeug unter Kontrolle behalten, wäre es aller Voraussicht nach nicht zum Unfall gekommen. Mit welcher Geschwindigkeit der Kläger zu diesem Zeitpunkt unterwegs gewesen sei, lasse sich zwar nicht mehr eruieren. Der Umstand, dass er von der Strecke abgekommen sei, lasse jedoch auf eine überhöhte, den Verhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit schliessen. Der Kläger behaupte zwar pauschal, Schmutz oder Kies vorausfahrender Fahrzeuge sei der Grund gewesen, dass er von der Fahrbahn abgekommen sei. Dabei handle es sich aber um eine Schutzbehauptung, die nicht zu überzeugen vermöge. Zunächst sei nicht nachvollziehbar, weshalb andere Autos während ihrer Fahrt für Kies oder Schmutz auf der Fahrbahn hätten sorgen sollen. Zudem zeichne es eine Rennstrecke gerade aus, dass es sich um eine glatte Asphalt-Fahrbahn handle. Somit hätte es wohl nur dann Kies oder Schmutz auf der Fahrbahn haben können, wenn andere Fahrzeuge bereits zuvor von der Strecke abgekommen und im Kiesbett gelandet wären. Dies behaupte der Kläger jedoch nicht und es fehlten auch entsprechende Anhaltspunkte. Schliesslich wäre – falls sich (wie vom Kläger behauptet) tatsächlich Kies oder Schmutz auf der Fahrbahn befunden hätte – zu erwarten, dass auch andere Teilnehmer deswegen in Schwierigkeiten geraten wären. Dies mache der Kläger indessen ebenfalls nicht geltend (act. 27 E. 5.1).
- 3.2 Hinzu komme, dass das Profil der Reifen am Fahrzeug des Klägers gemäss dem von der Beklagten ins Recht gelegten "Expertenbericht" vom 16. Mai 2019 im Zeitpunkt des Unfalls nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprochen habe. Der Kläger anerkenne dies indirekt, indem er einräume, die Reifen hätten "von Anfang an weniger Profil" gehabt. Er halte den Feststellungen im "Expertenbericht" einzig die – wiederum pauschale – Behauptung entgegen, das Reifenprofil habe den gesetzlichen Vorgaben für die Trainingsfahrt auf der Rennstrecke entsprochen. Inwiefern in dieser Hinsicht Unterschiede zu den generell bestehenden Anforderungen im Strassenverkehr bestehen sollten und ein geringeres Profil zulässig sein solle, lasse er jedoch offen und sei somit nicht nachvollziehbar (act. 27 E. 5.2).
- 3.3 Was den weiteren Unfallhergang betreffe, bestünden Anhaltspunkte dafür, dass der Kläger bereits vor der Kollision mit G. \_\_\_\_\_ auf der Fahrbahn zum Stehen gekommen sei. So finde sich im Schreiben der H. \_\_\_\_\_ AG (nachfolgend: H. \_\_\_\_\_ CH) an den Kläger vom 4. Juli 2019, welches gestützt auf die Stellungnahme von G. \_\_\_\_\_ erstellt worden sei, u.a. folgende Passage: "[...] Demnach sind Sie auf der Teststrecke in Mugello ins

Schleudern geraten, von der Fahrbahn ins Kiesbett und wieder auf der Fahrbahn zum Stehen gekommen. Anschliessend ist der Kunde der D. \_\_\_\_\_ [G. \_\_\_\_\_], da er Ihnen nicht mehr ausweichen konnte, mit Ihnen kollidiert [...]. Der Umstand, dass der Kläger allenfalls schon vor der Kollision zum Stehen gekommen sei, ändere jedoch nichts am fehlenden Verschulden von G. \_\_\_\_\_. Aus dem vorerwähnten Schreiben der H. \_\_\_\_\_ CH gehe nämlich auch hervor, dass G. \_\_\_\_\_ dem Kläger nicht mehr habe ausweichen können (act. 27 E. 5.4).

- 3.4 Etwas anderes ergebe sich auch nicht aus den übrigen vom Kläger eingereichten Beweismitteln. Die vom Kläger ins Recht gelegte Skizze zum Unfallhergang ("Unfallprotokoll") sei als Beweismittel unbehelflich. Der Kläger habe diese Skizze unbestrittenermassen selbst erstellt und sie gebe folglich allein seine Auffassung wieder. Es handle sich um nichts anderes als eine – bestrittene – Parteibehauptung. Sodann könne der Kläger auch aus der "Unfallbestätigung" der Mugello-Rennstrecke vom 21. November 2019 nichts zu seinen Gunsten ableiten. Diese "Unfallbestätigung" sei – wohl auf Ersuchen des Klägers – erst rund sieben Monate nach dem Unfall erstellt worden. Ihre Aussagekraft sei bereits aufgrund dieser zeitlichen Distanz beschränkt. Zudem hätten weder der Kläger noch G. \_\_\_\_\_ das Schreiben vom 21. November 2019 gegengezeichnet. Im Übrigen gehe daraus lediglich hervor, dass der Kläger in Kurve 9 von der Strecke abgekommen und es schliesslich zur Kollision mit dem Auto von G. \_\_\_\_\_ gekommen sei. Dieser Teil des Sachverhalts sei aber ohnehin unbestritten, sodass sich daraus keine wegweisenden Erkenntnisse im Hinblick auf den Unfallhergang ergäben. Der "Unfallbestätigung" sei ferner zu entnehmen, dass beide Fahrer beim Unfall unverletzt geblieben seien und keine Behandlung durch das medizinische Personal erforderlich gewesen sei. Dies lasse auf eine nicht allzu grosse Intensität des Aufpralls schliessen und wecke zusätzliche Zweifel an der Darstellung des Klägers, wonach G. \_\_\_\_\_ "ungebremst" in sein Auto gefahren sei (act. 27 E. 5.5).

- 3.5 Weitere Behauptungen des Klägers zum Unfallhergang, aus denen er eine Verantwortlichkeit von G. \_\_\_\_\_ ableite, seien ohne jeden Beweis geblieben.

Gänzlich unbelegt sei die Behauptung, G. \_\_\_\_\_ sei "ungebremst" in das Auto des Klägers gefahren. Auch fehle es an Beweismitteln oder auch nur Indizien dafür, dass G. \_\_\_\_\_ angeblich nicht versucht habe auszuweichen, sondern den Kläger stattdessen habe überholen wollen. Der Kläger berufe sich diesbezüglich primär auf die angebliche Entschuldigung von G. \_\_\_\_\_ ("I should have better breaked instead of trying to overtake you"). Es fehle allerdings jeglicher Beleg dafür, dass sich G. \_\_\_\_\_ nach dem Unfall überhaupt beim Kläger entschuldigt habe, geschweige denn mit dem behaupteten Wortlaut. Die diesbezüglichen Vorbringen des Klägers erschienen darüber hinaus auch wenig glaubhaft. Falls sich G. \_\_\_\_\_ entschuldigt hätte, wäre dies als Schuldeingeständnis zu werten gewesen. Entsprechend wäre zu erwarten gewesen, dass der Kläger im Anschluss daran Schritte unternommen hätte, um Beweise zu sammeln bzw. zu sichern (gemeinsame Erstellung eines Unfallprotokolls etc.). Der Kläger habe jedoch unbestrittenermassen nichts dergleichen getan, was er primär damit begründet habe, unter Schock gestanden zu haben. Dass er unmittelbar nach dem Unfall geschockt gewesen sei, sei angesichts der Umstände nachvollziehbar, erkläre aber nicht, weshalb der Kläger selbst Stunden bzw. gar Tage später nicht in der Lage gewesen sei, Fotos von der Unfallstelle zu machen oder ein Unfallprotokoll zu erstellen und von G. \_\_\_\_\_ gegenzeichnen zu lassen. Ebenso sei nicht nachvollzieh-

bar, weshalb der Kläger sich erst zwei Tage nach dem Unfall nach den Kontaktangaben von G. \_\_\_\_\_ erkundigt habe. Dass der Kläger davon abgesehen habe, Fotos von der Unfallstelle zu machen oder gemeinsam mit G. \_\_\_\_\_ ein Protokoll zu erstellen, deute deshalb insgesamt darauf hin, dass er selbst nicht von einem Verschulden von G. \_\_\_\_\_ ausgegangen sei. G. \_\_\_\_\_ selbst habe in einer E-Mail vom 25. Juni 2019 nicht nur jede Verantwortung für den Unfall zurückgewiesen, sondern auch bestritten, sich jemals schriftlich oder mündlich gegenüber jemandem verantwortlich erklärt zu haben (act. 27 E. 5.6).

3.6 Zusammengefasst ergebe sich, dass der Kläger selbstverschuldet in Kurve 9 der Mugello-Rennstrecke die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren habe. In der Folge sei er unkontrolliert aus der Fahrbahn hinaus ins Kiesbett gelangt, dort zunächst ins Schleudern und anschliessend zurück auf die Fahrbahn geraten, wo G. \_\_\_\_\_ ihm nicht mehr habe ausweichen können, weshalb es zur Kollision gekommen sei. Ein Verschulden von G. \_\_\_\_\_ sei gestützt auf diesen Sachverhalt nicht erkennbar; geschweige denn ein solches, das den ursprünglichen Kontrollverlust durch den Kläger als primäre Unfallursache in den Hintergrund gedrängt hätte. Eine Haftung der Beklagten scheidet daher aus (act. 27 E. 5.7).

4. Bevor auf die vom Kläger in der Berufung erhobenen Rügen eingegangen wird, ist in prozessualer Hinsicht Folgendes festzuhalten:

4.1 Die Berufung ist bei der Rechtsmittelinstanz innert 30 Tagen seit Zustellung des begründeten Entscheids schriftlich und begründet einzureichen (vgl. Art. 311 Abs. 1 ZPO). Das Berufungsverfahren ist als eigenständiges Verfahren ausgestaltet. Es dient nicht der Vervollständigung des vorinstanzlichen Verfahrens, sondern der Überprüfung und Korrektur des erstinstanzlichen Entscheids im Lichte konkret dagegen vorgebrachter Beanstandungen. Entsprechend ist die Berufung nach Art. 311 Abs. 1 ZPO begründet einzureichen. Dabei muss der Berufungskläger aufzeigen, inwiefern und weshalb er den angefochtenen Entscheid in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht als fehlerhaft erachtet bzw. weshalb (zulässige) Noven oder neue Beweismittel einen anderen Schluss aufdrängen. Um diesen Anforderungen nachzukommen, genügt es nicht, wenn der Berufungskläger lediglich auf seine Vorbringen vor erster Instanz verweist, sich mit Hinweisen auf frühere Prozesshandlungen zufriedengibt oder den angefochtenen Entscheid in allgemeiner Weise kritisiert. Vielmehr muss er im Einzelnen die vorinstanzlichen Erwägungen bezeichnen, die er beanstandet, sich mit ihnen argumentativ auseinandersetzen und die Aktenstücke nennen, auf denen seine Kritik beruht. Die Begründung muss hinreichend explizit sein, sodass sie vom Berufungsgericht einfach nachvollzogen werden kann (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A\_255/2021 vom 22. März 2022 E. 3.1.6; BGE 142 III 413 E. 2.2.2 und 138 III 374 E. 4.3.1 [= Pra 2013 Nr. 4]; 4A\_217/2023 vom 13. Oktober 2023 E. 3.3.1).

4.2 Die Begründung ist eine gesetzliche, von Amtes wegen zu prüfende Zulässigkeitsvoraussetzung für die Berufung. Lässt die Berufung insgesamt oder hinsichtlich eines bestimmten Streitpunkts eine (hinreichende) Begründung vermissen, so tritt das Berufungsgericht darauf nicht ein. Die gerichtliche Fragepflicht nach Art. 56 ZPO entbindet nicht von einer gehörigen Begründung der Rechtsmitteleingabe. Ebenso wenig besteht eine Pflicht des Berufungsgerichts, die Berufung zur Verbesserung zurückzuweisen. Dabei handelt es sich nicht um einen verbesserlichen Mangel im Sinne von Art. 132 Abs. 1 ZPO (Urteil des Bundesgerichts 5A\_219/2025 vom 2. April 2025 E. 3.2; 5A\_452/2022 vom 11. April 2023 E. 4.2.1; je m.w.H.).

- 4.3 Das Berufungsgericht verfügt über eine vollständige Überprüfungsbefugnis der Streitsache und kann das erstinstanzliche Urteil sowohl auf rechtliche wie tatsächliche Mängel hin überprüfen (vgl. Art. 310 ZPO). Das bedeutet aber nicht, dass das Berufungsgericht gehalten ist, von sich aus alle sich stellenden tatsächlichen und rechtlichen Fragen zu untersuchen, wenn keine entsprechenden Rügen der Parteien vor der zweiten Instanz vorliegen. Es hat sich – abgesehen von offensichtlichen Mängeln – grundsätzlich auf die Beurteilung der in der schriftlichen Begründung gegen das erstinstanzliche Urteil erhobenen Beanstandungen zu beschränken (BGE 147 III 176 E. 4.2.1; Urteil des Bundesgerichts 4A\_194/2024 vom 11. Oktober 2024 E. 4.2.2.2).
- 4.4 Im Berufungsverfahren werden neue Tatsachen und Beweismittel gemäss Art. 317 Abs. 1 ZPO nur noch berücksichtigt, wenn sie ohne Verzug vorgebracht werden und trotz zumutbarer Sorgfalt nicht schon vor erster Instanz vorgebracht werden konnten. Die Rechtsprechung unterscheidet zwischen echten und unechten neuen Vorbringen (sog. Noven). Echte Noven sind Tatsachen und Beweismittel, die erst nach dem Zeitpunkt, in dem im erstinstanzlichen Verfahren letztmals neue Tatsachen vorgetragen werden konnten, entstanden sind. Unechte Noven sind Tatsachen und Beweismittel, die bereits zuvor entstanden sind. Noven sind im Berufungsverfahren grundsätzlich bei erster Gelegenheit, d.h. im ersten Schriftenwechsel, vorzutragen. Im Falle unechter Noven sind die Gründe, weshalb die Tatsache oder das Beweismittel nicht schon vor erster Instanz vorgebracht werden konnte, detailliert darzulegen (vgl. BGE 144 III 349 E. 4.2.1; Urteil des Bundesgerichts 4A\_518/2023 vom 18. April 2024 E. 3.4.1; 5A\_763/2018 vom 1. Juli 2019 E. 2.1.3.2 f.).
- 4.5 Wie nachfolgend zu zeigen ist, vermögen die Ausführungen des Klägers die Anforderungen bezüglich der Begründung einer Berufung und der Zulässigkeit von Noven nicht durchwegs zu erfüllen.
5. Unter dem Titel "I. Sachverhalt" verweist der Kläger in der Berufung im Wesentlichen auf die Sachverhaltsdarstellung in Ziff. 1.1 und 1.2 des vorinstanzlichen Entscheids (act. 27). Er moniert aber, dass diese Sachverhaltsfeststellungen zu ergänzen seien. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz bestünden nicht nur Anhaltspunkte dafür, dass er (der Kläger) bereits vor der Kollision mit G. \_\_\_\_\_ auf der Fahrbahn zum Stehen gekommen sei. Vielmehr habe dies die H. \_\_\_\_\_ CH als Schadensregulierungsbeauftragte der Beklagten ihm gegenüber ausdrücklich zugestanden. Da die Beklagte sich dieses Zugeständnis anzurechnen habe, sei dieser Umstand nicht nur als Anhaltspunkt, sondern als bewiesenes Sachverhaltselement zugrunde zu legen. Infolgedessen sei – wiederum entgegen der Vorinstanz – gestellt, dass G. \_\_\_\_\_ entsprechend den zutreffenden vorinstanzlichen Ausführungen des Klägers mit erheblicher Geschwindigkeit auf das Auto des Klägers aufgefahren sei, was anhand der Fotoaufnahmen und des Reparaturberichts dokumentiert sei. Im Übrigen habe die Beklagte vorinstanzlich zugestanden, dass es G. \_\_\_\_\_ nicht möglich gewesen sei, abzubremesen (vgl. act. 29 Ziff. I. Rz 1-6).

Was der Kläger aus diesen Ausführungen zu seinen Gunsten ableiten will, ist nicht ersichtlich. Dass es zu einem Unfall zwischen dem Kläger und G. \_\_\_\_\_ kam, bei dem das Fahrzeug des Klägers beschädigt wurde, ist unbestritten. Die Vorinstanz gelangte zudem zum Schluss, dass der Umstand, wonach der Kläger bereits vor der Kollision auf der Fahrbahn

zum Stehen gekommen sei, am fehlenden Verschulden von G. \_\_\_\_\_, der dem Kläger nicht mehr habe ausweichen können, nichts ändere (vgl. vorne E. 3.3). Damit setzt sich der Kläger nicht auseinander und legt in diesem Zusammenhang auch mit keinem Wort dar, inwiefern sich die angeblich lückenhafte Feststellung der Vorinstanz auf den Ausgang des Berufungsverfahrens auswirken soll. Seine Argumentation genügt den Anforderungen an die Begründung einer Berufung offenkundig nicht, weshalb darauf nicht einzutreten ist.

6. Unter dem Titel "II. Rechtliches" rügt der Kläger zunächst, die Vorinstanz habe Art. 2054 Abs. 2 CC falsch angewendet.

6.1 Zur Begründung macht der Kläger geltend, die Vorinstanz führe zwar richtig aus, dass diese Bestimmung die Beweislast bei einem Zusammenstoss von Fahrzeugen abmildere und vorliegend jede Partei die Beweislast für die jeweils behauptete alleinige Verantwortung am Unfall der jeweils anderen Partei trage. Mit der Feststellung, dass es sich um einen vom Kläger selbst verschuldeten Unfall handle, weiche die Vorinstanz aber ohne hinlänglichen Grund von der zutreffend festgestellten Rechtslage ab. Selbst wenn den Kläger nämlich ein Verschulden am Unfall treffen sollte, würde das noch nicht genügen, um eine Haftung der Beklagten auszuschliessen. Infolge der Beweislastverteilung gemäss Art. 2054 Abs. 2 CC müsste die Beklagte vielmehr beweisen, dass der Kläger die alleinige Verantwortung am Unfall trage und G. \_\_\_\_\_ keine Unfallursache gesetzt habe. Diesen Beweis habe die Beklagte jedoch nicht erbracht (act. 29 Ziff. II Rz a.1 f.).

6.2 In der Berufungsantwort bringt die Beklagte demgegenüber vor, der Kläger übersehe, dass Art. 2054 Abs. 2 CC lediglich eine gesetzliche Vermutung beinhalte. Ausgangslage bilde aber Art. 2697 CC, der vergleichbar mit Art. 8 ZGB den Beweis für eine Tatsache von derjenigen Person verlange, die daraus Rechte ableite, was die Vorinstanz korrekt dargelegt habe. Der Kläger habe im vorliegenden Prozess aber weder den Beweis dafür erbracht, dass der Lenker G. \_\_\_\_\_ den Unfall verursacht habe, noch habe er bewiesen, dass die gesetzliche Vermutung von Art. 2054 Abs. 2 CC zum Tragen komme, weil die Beklagte den Gegenbeweis nicht habe erbringen können. Die Vorinstanz habe sodann betont, dass gestützt auf die Parteibehauptungen sowie die aufgelegten Urkunden feststehe, dass der Kläger den Unfall selbst verschuldet habe. Somit hätte der Kläger gemäss Art. 2697 CC den Beweis für die seinen behaupteten Anspruch begründenden Tatsachen erbringen müssen, was er nicht gemacht habe. Der Kläger habe zu keinem Zeitpunkt geltend gemacht, geschweige denn bewiesen, dass er wegen eines Fehlverhaltens von G. \_\_\_\_\_ die Kurve verfehlt habe, oder gar, dass er beim Zurückschleudern auf die Rennstrecke gegenüber dem Porsche von G. \_\_\_\_\_ vortrittsberechtigt gewesen wäre. Zutreffend habe die Vorinstanz sodann hervorgehoben, dass der Kläger einzig wegen seiner, den Verhältnissen absolut nicht angepassten Geschwindigkeit von der Strecke abgekommen sei und bezeichnenderweise kein einziges anderes Fahrzeug wegen der vom Kläger behaupteten Verschmutzung der Fahrbahn ebenfalls von der Strecke abgekommen sei, was aber der Logik entsprochen hätte. Nur und erst wenn der Kläger seiner Beweislast nach Art. 2697 CC nachgekommen wäre bzw. hätte nachkommen können, käme die gesetzliche Vermutung von Art. 2054 Abs. 2 CC zur Anwendung. Der Kläger habe seine alleinige Verantwortung am Unfall bis heute nicht entkräften können (act. 34 S. 7 f.).

6.3 Wie Vorinstanz zu Recht festhielt, bestimmt sich die Beweislastverteilung nach dem in der Sache anwendbaren italienischen Recht (vgl. vorne E. 2.2). Sie verwies sodann auf Art. 2697

CC und bemerkte, dass die dortige Regelung bei einem Zusammenstoss von Fahrzeugen durch die gesetzliche Vermutung in Art. 2054 Abs. 2 CC abgemildert werde, wonach bis zum Gegenbeweis vermutet werde, dass in solchen Fällen jeder Fahrzeugführer bei der Verursachung des an den einzelnen Fahrzeugen entstandenen Schadens zu gleichen Teilen mitgewirkt habe. Nachdem vorliegend der Kläger das alleinige Verschulden bei G. \_\_\_\_\_ sehe, während nach Auffassung der Beklagten der Kläger alleiniger Unfallverursacher sei, würden beide Parteien die Behauptungs- und Beweislast für den von ihnen geschilderten Unfallhergang tragen (vgl. vorne E. 2.3 f.).

6.4 Diesen Erwägungen kann mit Blick auf die höchstrichterliche Praxis der zivilrechtlichen Sektionen der italienischen Corte Suprema di Cassazione [Cass. civ.] nicht gefolgt werden. Diese Rechtsprechung, die – in Anwendung des Grundsatzes *iura novit curia* – unabhängig von den Erwägungen der ersten Instanz und den Argumenten der Parteien von Amtes wegen zu berücksichtigen ist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A\_187/2021 vom 22. September 2021 E. 2; 5A\_973/2017 vom 4. Juni 2019 E. 4.2 m.w.H; Reetz, in: Sutter-Somm und andere [Hrsg.], Kommentar zur Schweizerischen Zivilprozessordnung, 4. A. 2025, Art. 310 ZPO N 17), lässt sich wie folgt zusammenfassen:

6.4.1 Gemäss Art. 2054 CC ist der Lenker eines nicht schienengebundenen Fahrzeugs verpflichtet, den durch den Verkehr des Fahrzeugs an Personen oder Sachen verursachten Schaden zu ersetzen, wenn er nicht nachweist, alles zur Vermeidung des Schadens Mögliche getan zu haben (Abs. 1: "Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie e' obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno."). Im Fall des Zusammenstosses von Fahrzeugen wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass jeder der Lenker im gleichen Ausmass zur Verursachung des an den einzelnen Fahrzeugen entstandenen Schadens beigetragen hat (Abs. 2: "Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli."]).

Der Grund für die paritätische Haftung gemäss Art. 2054 Abs. 2 CC liegt darin, dass Fahrzeuglenker eine gefährliche Tätigkeit ausüben, weshalb der Gesetzgeber – wenn das tatsächliche Unfallgeschehen (und damit die Ursache für den Unfall) unklar ist – bis zum Beweis des Gegenteils davon ausgeht, dass die Fahrzeuglenker den Unfall zu gleichen Teilen verursacht haben. Zu beachten ist allerdings, dass gemäss Art. 149 Abs. 1 der (italienischen) Strassenverkehrsordnung (CdS; Dekret Nr. 285 vom 30. April 1992) der Fahrer während der Fahrt mit seinem Fahrzeug einen so grossen Sicherheitsabstand einhalten muss, dass er auf jeden Fall rechtzeitig anhalten und Kollisionen mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermeiden kann. Kommt es zu einem Auffahrunfall ("tamponamento"), gilt daher nicht die Vermutung von Art. 2054 Abs. 2 CC. Vielmehr wird de facto vermutet, dass der Lenker des von hinten aufprallenden Fahrzeugs den erforderlichen Sicherheitsabstand im Sinne von Art. 149 Abs. 1 der Strassenverkehrsordnung missachtet hat. Folglich obliegt diesem Fahrzeuglenker der Entlastungsbeweis, indem er aufzuzeigen hat, dass der Auffahrunfall ganz oder teilweise auf eine ihm nicht zurechenbare Ursache zurückzuführen ist, die namentlich darin bestehen kann, dass das (vorausfahrende) Fahrzeug, mit dem er kollidierte, ein unvorhersehbares und ungewöhnliches Hindernis im normalen Strassenverkehr dargestellt hat (vgl. Cass. civ. n. 3398/2023 vom 3. Februar 2023: "In caso di tamponamento, la presunzione di pari responsabilità predicata dal secondo comma dell'art. 2054 c.c., è superata, ex art. 149,

comma 1, CdS, dalla presunzione de facto di inosservanza della distanza di sicurezza da parte del tamponante, sul quale grava l'onere di fornire la prova liberatoria, dimostrando che il tamponamento è derivato da causa in tutto o in parte a lui imputabile, che può consistere anche nel fatto che il veicolo tamponato abbia costituito un ostacolo imprevedibile ed anormale rispetto al normale andamento della circolazione stradale.").

- 6.4.2 Im Weiteren ist zu beachten, dass die in Art. 2054 Abs. 2 CC festgelegte Vermutung der gleichen Haftung subsidiären Charakter hat und nur dann gilt, wenn es nicht möglich ist, den Grad des Verschuldens der beiden Fahrer und/oder die Ursachen und Umstände des Unfalls festzustellen (vgl. Cass civ. n. 34895 vom 28. November 2022: "[...] la presunzione di pari responsabilità sancita dall'art. 2054, comma 2, c.c. ha carattere sussidiario, ed opera sia quando non sia possibile stabilire il grado di colpa dei due conducenti, sia quando non siano accertabili le cause e le modalità del sinistro."), wie dies beispielsweise bei Massenkarambolagen ("tamponamento a catena") vorkommen kann. Schliesslich darf das Gericht, welches die Schuld eines Fahrers festgestellt hat, allein aufgrund dieser Tatsache nicht davon ausgehen, dass die Vermutung gemäss Art. 2054 Abs. 2 CC für den anderen Fahrer entfällt, sondern muss konkret prüfen, ob dieser sich tatsächlich korrekt verhalten hat (vgl. Cass. civ. n. 2005/2023 vom 23. Januar 2024: "[I]n tema di responsabilità derivante da circolazione stradale, nel caso di scontro tra veicoli, ove il giudice abbia accertato la colpa di uno dei conducenti, non può, per ciò solo, ritenere superata la presunzione posta a carico anche dell'altro dall'art. 2054 c.c., comma 2, ma è tenuto a verificare in concreto se quest'ultimo abbia o meno tenuto una condotta di guida corretta."; s. zum Ganzen auch Rosada, La responsabilità civile da circolazione stradale, Milano 2025, S. 45-47 m.w.H.).
- 6.5 Anzumerken bleibt, dass sich der vorliegend zu beurteilende Unfall nicht "im normalen Strassenverkehr" (vgl. vorne E. 6.4.1), sondern während eines sog. "Trackdays" auf einer abgesperrten Rennstrecke ereignete. Für solche Veranstaltungen gelten (namentlich bezüglich der zulässigen Geschwindigkeit und des Überholens anderer Fahrzeuge) besondere Vorschriften. Auch diese Vorschriften dienen jedoch der "Erreichung der maximalen Sicherheit für alle Teilnehmer", wobei insbesondere die "eigene Geschwindigkeit unbedingt den Strassen-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und Eigenschaften des Fahrzeugs anzupassen" ist (vgl. die Fahrordnung des F. \_\_\_\_\_ Vereins S. 3 und 4 f. [act. 1/21]). Diese besonderen Umstände sind vorliegend zu berücksichtigen; an der eben dargelegten Verteilung der Beweislast ändern sie grundsätzlich aber nichts (s. dazu hinten E. 8.2 und 8.4).
7. Der Kläger wirft der Vorinstanz vor, sie äussere sich im angefochtenen Entscheid mit keinem Wort zur Verantwortlichkeit der Beklagten bzw. von G. \_\_\_\_\_. Sie belasse es bei der Feststellung, der Kläger habe die alleinige Unfallursache gesetzt, ohne eine Verantwortlichkeit der Beklagten bzw. von G. \_\_\_\_\_ auch nur ansatzweise zu prüfen. Solange aber nicht gleichzeitig erwiesen sei, dass G. \_\_\_\_\_ keine Verantwortung für die Kollision treffe, sei die Verneinung der Haftung der Beklagten nicht rechtens. Die Vorinstanz verletze damit die Beweislastverteilung nach Art. 2054 Abs. 2 CC und infolge der unzureichenden Begründung des Entscheids auch den Anspruch des Klägers auf rechtliches Gehör (act. 29 Ziff. II. Rz 2 f.).

- 7.1 Die Vorinstanz fasste den Sachverhalt wie folgt zusammen: Der Kläger habe selbstverschuldet in Kurve 9 der Mugello-Rennstrecke die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. In der Folge sei er unkontrolliert aus der Fahrbahn hinaus ins Kiesbett gelangt, dort zunächst ins Schleudern geraten und anschliessend zurück auf die Fahrbahn gelangt. Dort habe ihm G. \_\_\_\_\_ nicht mehr ausweichen können, weshalb es zur Kollision gekommen sei. Etwas anderes lasse sich den vom Kläger eingereichten Beweismitteln nicht entnehmen. Weitere Behauptungen des Klägers zum Unfallhergang, aus denen er eine Verantwortlichkeit von G. \_\_\_\_\_ ableite, seien sodann ohne jeden Beweis geblieben. Ein Verschulden von G. \_\_\_\_\_ sei daher nicht erkennbar (vgl. vorne E. 3.3-3.6). Die Behauptung des Klägers, die Vorinstanz habe sich nicht mit einem etwaigen Verschulden von G. \_\_\_\_\_ befasst, trifft demnach nicht zu. Vielmehr prüfte sie diese Frage und verneinte mangels eines erkennbaren Verschuldens von G. \_\_\_\_\_ eine Haftung der Beklagten.
- 7.2 Unzutreffend ist sodann der Vorwurf, die Vorinstanz habe ihre Begründungspflicht verletzt.
- 7.2.1 Der Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV; Art. 53 Abs. 1 ZPO) verlangt, dass die Behörde die Vorbringen des vom Entscheid in seiner Rechtsstellung Betroffenen auch tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidfindung berücksichtigt. Daraus folgt die Verpflichtung der Behörde, ihren Entscheid zu begründen (Begründungspflicht). Nicht erforderlich ist es jedoch, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (Urteil des Bundesgerichts 4A\_35/2024 vom 10. September 2024 E. 4.1; BGE 143 III 65 E. 5.2).
- 7.2.2 Die Vorinstanz legte einlässlich dar, weshalb nach ihrer Ansicht den Kläger das alleinige Verschulden bzw. weshalb G. \_\_\_\_\_ kein Verschulden am Unfall trifft (vgl. vorne E. 7.1). Weshalb es dem Kläger nicht hätte möglich sein sollen, den Entscheid diesbezüglich sachgerecht anzufechten, ist nicht ersichtlich. Die Berufungsschrift zeigt denn auch, dass der Kläger die Tragweite des angefochtenen Entscheids erkennen und diesen anfechten konnte. Die Rüge der angeblichen Verletzung der Begründungspflicht ist daher unbegründet.
8. Der Kläger rügt weiter, er habe – entgegen der Vorinstanz – durch den Verlust der Kontrolle über sein Fahrzeug keineswegs die "primäre" Unfallursache gesetzt.
- 8.1 Der Kontrollverlust lasse – so der Kläger – insbesondere nicht darauf schliessen, dass er mit einer überhöhten, den Verhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit gefahren sei. Die Vorinstanz führe selbst aus, es lasse sich nicht mehr eruieren, mit welcher Geschwindigkeit er zu diesem Zeitpunkt unterwegs gewesen sei. Demzufolge könne ihm vorliegend nicht eine zu hohe Geschwindigkeit und damit die alleinige Unfallverantwortung unterstellt werden, zumal durchaus andere Ursachen für den Kontrollverlust in Frage kämen. In Nachachtung von Art. 2054 Abs. 2 CC müsste bewiesen werden, dass er zu schnell gefahren sei, damit ihm die alleinige Verantwortung an der Kollision infolge unangemessenen Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit angelastet werden könnte. Dies erachte die Vorinstanz jedoch als nicht

mehr möglich. Weiter könne der Vorinstanz nicht gefolgt werden, wenn sie seine Aussage, wonach er infolge von Schmutz und Kies von der Fahrbahn abgekommen sei, als reine Schutzbehauptung abtue. Die Vorinstanz stütze diese Ansicht darauf ab, dass es nicht nachvollziehbar sei, weshalb andere Autos während ihrer Fahrt für Kies oder Schmutz auf der Fahrbahn hätten sorgen sollen, und er weder behauptet habe noch Anhaltspunkte bestünden, dass andere Fahrzeuge von der Rennstrecke abgekommen seien und dadurch Schmutz oder Kies auf die Fahrbahn gelangt sei. Der Vorinstanz sei entgegenzuhalten, dass es genüge, wenn der Kläger seine Wahrnehmung wiedergebe, wonach Kies und Schmutz auf der Fahrbahn gelegen hätten. Weshalb dem so gewesen und wie es dazu gekommen sei, müsse und könne er (der Kläger) nicht dartun. Es treffe zwar zu, dass er nicht behauptet habe, andere Teilnehmer hätten ebenfalls Probleme in der Kurve gehabt. Dies schliesse jedoch die Richtigkeit seiner Darstellung nicht aus. Dass G. \_\_\_\_\_ keine Schwierigkeiten gehabt habe, widerlege seine Aussage ebenfalls nicht, da er (der Kläger) die Verschmutzung möglicherweise durch seinen Luftzug verlagert oder G. \_\_\_\_\_ "auch einfach eine andere Linie als der Kläger" gefahren habe. Mithin spreche nichts dagegen, dass es sich so zugetragen habe, wie er es schildere. Ein entsprechender, unumstösslicher Beweis sei "heute vermutlich dennoch nicht mehr möglich". Fest stehe einzig, dass entgegen der Vorinstanz eine verschmutzte Fahrbahn als Ursache für den Kontrollverlust des Klägers über sein Fahrzeug nicht ausgeschlossen werden könne. Gemäss Art. 2054 Abs. 2 CC müsste dem Kläger jedoch das Alleinverschulden an der Kollision nachgewiesen werden, damit die Beklagte für den dadurch verursachten Schaden nicht (zumindest hälftig mit-)haftete. Diesen Beweis habe die Beklagte vorliegend nicht geführt (vgl. act. 29 Ziff. II. Rz 4-8).

- 8.2 Diese Einwände sind nicht stichhaltig. Zum einen gibt der Kläger zu, vor der Kollision die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren zu haben (vgl. act. 29 Ziff. II. Rz 4 erster Satz; act. 38 Ziff. II. ad 4.). Zum anderen weist er zwar zutreffend darauf hin, dass sich die genaue Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Kontrollverlusts nicht mehr feststellen lässt. Dies allein schliesst eine überhöhte, den Verhältnissen unangepasste Geschwindigkeit jedoch nicht aus. Vielmehr ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass der Kläger offenkundig deshalb von der Fahrbahn abkam, weil er in der Kurve 9 wegen überhöhter Geschwindigkeit die Beherrschung über seinen Porsche verlor. Zudem gibt er selber an, dass er wusste, was "es leiden" mochte (vgl. act. 38 Ziff. II. zu 9.), was darauf hindeutet, dass er vor dem Unfall ans Limit ging. Andere Gründe – wie etwa ein technisches Versagen oder eine Verunreinigung der Fahrbahn – hat der Kläger entweder nicht geltend gemacht oder nicht nachgewiesen (s. dazu auch act. 34 Ziff. II ad 4.). Mit der pauschalen Behauptung, dass theoretisch auch andere Ursachen für den Kontrollverlust in Betracht kommen könnten, vermag der Kläger die von der Vorinstanz gezogenen Schlüsse sodann nicht in Zweifel zu ziehen. Auch sein Einwand, die Vorinstanz habe seine Aussage in Bezug auf die verschmutzte Fahrbahn zu Unrecht als blosser Schutzbehauptung abgetan und es genüge, wenn er bloss seine Wahrnehmung wiedergebe, überzeugt nicht. Damit hat der Kläger den erforderlichen Nachweis für seine (bestrittene Partei-)Behauptung nicht erbracht: Nur weil er (angeblich) eine Verschmutzung wahrgenommen haben will, ist eine solche offenkundig nicht belegt. Abgesehen davon vermag der Kläger nicht zu erklären, dass vor ihm andere Teilnehmer (und der ihm unmittelbar folgende G. \_\_\_\_\_) trotz der angeblichen Verschmutzung nicht in Schwierigkeiten geraten waren und er als einziger Teilnehmer an dieser Stelle von der Fahrbahn abkam. Der Kläger spekuliert zwar, dass er die Verschmutzung möglicherweise "durch seinen Luftzug verlagert" habe oder G. \_\_\_\_\_ eine andere Linie gefahren und daher keine Schwierigkeiten gehabt

habe, die Kurve 9 zu passieren. Mit solchen Spekulationen ist ihm aber offenkundig nicht geholfen, zumal er nicht aufzeigt, wo und wann er entsprechende Behauptung bereits im erstinstanzlichen Verfahren aufgestellt hat oder dass es sich um ein zulässiges Novum handelt (vgl. vorne E. 4.4). Die von der Vorinstanz gezogenen Schlüsse, wonach der Kläger in der Kurve 9 der Mugello-Rennstrecke selbstverschuldet die Beherrschung über sein Fahrzeug verloren und dieser Kontrollverlust als primäre Unfallursache zu gelten hat, sind demnach nicht zu beanstanden.

Anzumerken bleibt, dass sich der Unfall – wie bereits erwähnt (vgl. vorne E. 6.5) – zwar nicht "im normalen Strassenverkehr", sondern während eines "Trackdays" auf einer abgesperrten Rennstrecke ereignete. Vorliegend führte die unangemessene Fahrweise des Klägers allerdings nicht nur dazu, dass er von der Piste abkam. Vielmehr geriet sein Porsche im Kiesbett ins Schleudern und gelangte von dort wieder auf die Fahrbahn, womit der Kläger für den hinter ihm fahrenden G. \_\_\_\_\_ – auch unter Berücksichtigung der besonderen Umstände (vgl. vorne E. 6.5) – ein unvorhersehbares und ungewöhnliches Hindernis schuf und damit das alleinige Verschulden am Unfall trägt (in diesem Sinne wohl auch die Fahrordnung des F. \_\_\_\_\_ Vereins, wonach es "unter Umständen um viel Geld" geht, es "keinen Haftungsverzicht untereinander" gibt und der "Unfallverursacher [...] nicht nur [für] seinen Schaden, sondern auch den Schaden des Geschädigten und den an der Strecke [haftet/zahlt]"; act. 1/21 S. 3). Daran vermögen – wie nachfolgend darzulegen ist – auch die weiteren Einwände des Klägers nichts zu ändern.

- 8.3 So bringt der Kläger vor, die Ausführungen der Vorinstanz, dass sein Reifenprofil angeblich nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprochen habe, würden nicht überzeugen. Die Vorinstanz verwerfe ohne nachvollziehbare Grundlage seine Erläuterungen, wonach seine Reifen zwar im Vergleich zu Reifen, welche für den öffentlichen Verkehr bestimmt seien, von Anfang an weniger Profil aufweisen würden (sog. "Semi-Slicks"), jedoch den gesetzlichen Vorgaben für die Trainingsfahrt auf dem Rundkurs entsprochen hätten. Aufgrund ihrer grösseren Auflagefläche hätten diese Semi-Slicks gegenüber den "normalen" Reifen über eine verbesserte Bodenhaftung verfügt. Diese könnten für den Kontrollverlust des Klägers über sein Fahrzeug unmöglich ursächlich gewesen sein (vgl. act. 29 Ziff. II. Rz 9).

Damit ist der Kläger nicht zu hören. Er nennt zwar die von ihm kritisierte Erwägung des erstinstanzlichen Entscheids (act. 27 E. 5.2 [vorne E. 3.2]). Er beschränkt sich aber darauf, seinen bereits im vorinstanzlichen Verfahren vertretenen Standpunkt zu wiederholen, und übt damit appellatorische Kritik (vgl. Hungerbühler, in: Brunner/Schwander/Vischer [Hrsg.], Schweizerische Zivilprozessordnung [ZPO], 3. A. 2025, Art. 311 ZPO N 42 f. m.w.H.). Damit wird er den Begründungsanforderungen nicht gerecht (vgl. vorne E. 4.1). Soweit der Kläger vorbringt, seine Reifen hätten den Vorgaben für die Trainingsfahrt auf dem Rundkurs entsprochen, zeigt er – wie bereits im vorinstanzlichen Verfahren – nicht auf, um welche Vorgaben es sich hierbei handeln soll und inwiefern diese von den für den Strassenverkehr geltenden Bestimmungen abweichen sollen. Und selbst wenn der Kläger mit seinen Vorbringen zu hören wäre, liesse sich daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten. Vielmehr würde gerade die von ihm vorgebrachte erhöhte Bodenhaftung der "Semi-Slicks" dafürsprechen, dass der Kontrollverlust auf ein fahrerisches Fehlverhalten des Klägers – d.h. eine den Verhältnissen nicht angepasste, überhöhte Geschwindigkeit – zurückzuführen wäre (vgl. vorne E. 8.2).

Einen plausiblen Grund, weshalb er trotz der angeblich verbesserten Bodenhaftung von der Strecke abkam, gibt der Kläger sodann nicht an.

- 8.4 Der Kläger macht ferner geltend, dass es der Fahrordnung des "Trackdays", der sämtliche Teilnehmer vor Antritt zustimmen müssten, gar nicht widerspreche, die Kontrolle über das eigene Fahrzeug zu verlieren. Er habe sich also auf jeden Fall nicht regelwidrig und nicht unrechtmässig verhalten, als er von der Fahrbahn abgekommen und nach der Durchquerung des Kiesfelds wieder auf der Fahrbahn zum Stehen gekommen sei. Die Fahrordnung habe den Teilnehmern nicht auferlegt, ihre Fahrzeuge zu jedem Zeitpunkt zu beherrschen. Beim "Trackday" handle es sich gemäss Anordnung des F. \_\_\_\_\_ Vereins ausdrücklich um ein Fahrtraining, welches den Teilnehmern dazu diene, ihre Fahrtechnik zu optimieren, weshalb bei einer derartigen Veranstaltung offensichtlich damit zu rechnen sei, dass es zu Kontrollverlusten einzelner Fahrer über ihr Fahrzeug komme (act. 29 Ziff. II. Rz 10).

Was der Kläger hier erstmals vorbringt, ist nicht nur ein unzulässiges Novum, sondern auch inhaltlich verfehlt. Zwar findet sich in der Fahrordnung des F. \_\_\_\_\_ Vereins tatsächlich keine explizite Regelung, wonach ein Kontrollverlust über das Fahrzeug nicht gestattet sei. Der Kläger kann daraus aber nicht ernsthaft den Umkehrschluss ziehen, dass es einem Teilnehmer an einem "Trackday" erlaubt sei, zur Verbesserung der persönlichen Fähigkeiten und Fahrtechnik nach Belieben die Kontrolle über sein Fahrzeug zu verlieren (und damit die Sicherheit der anderen Teilnehmer permanent und in erheblicher Weise zu gefährden; s. dazu auch act. 34 Ziff. II ad 10.). Abgesehen davon schreibt die Fahrordnung ausdrücklich vor, die "eigene Geschwindigkeit unbedingt den Strassen-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und Eigenschaften des Fahrzeugs anzupassen" (vgl. vorne E. 6.5), was offenkundig auch die Pflicht zur Beherrschung des eigenen Fahrzeugs beinhaltet. Folglich müssen die Teilnehmer auch nicht ständig damit rechnen, dass ein Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert.

- 8.5 Im Weiteren weist der Kläger darauf hin, dass die Fahrordnung die Fahrer verpflichte, beim Überholen eines langsameren Fahrzeugs sicherzustellen, dass der andere Teilnehmer dies wahrnehme und ausreichend Platz lasse. Zudem hätten die Fahrer im "Fall eines Unfalls oder technischen Defekts [...] aufmerksam, brems- und anhaltebereit" zu sein. Indem G. \_\_\_\_\_ trotz der für ihn wahrnehmbaren "Havarie" des vor ihm fahrenden Fahrzeugs des Klägers versucht habe, dieses mit erheblicher Geschwindigkeit zu passieren, habe er die Regeln bezüglich Vorsicht und Rücksichtnahme missachtet, welche die anwendbare Fahrordnung vorschreibe. G. \_\_\_\_\_ habe eben nicht abgebremst und sich auch nicht vergewissert, dass er genügend Platz haben würde, um das Fahrzeug des Klägers zu passieren, andernfalls es nicht zur Kollision gekommen wäre. Er (der Kläger) habe vorinstanzlich ausgeführt, dass sein Fahrzeug Zeit benötigt habe, um von der Fahrbahn abzukommen, sich im Kiesbett zu verlangsamen und schliesslich wieder auf der Fahrbahn zum Stehen zu kommen, und somit mehr Zeit verstrichen sei, als ein weiter hinten fahrendes Fahrzeug benötige, um eine Kurve zu durchfahren. Daraus erhelle, dass G. \_\_\_\_\_ "wesentlich hinter dem Kläger" gefahren sei und genügend Zeit gehabt hätte, seine Fahrt zu verlangsamen. G. \_\_\_\_\_ habe jedoch nicht gebremst, sondern offensichtlich darauf spekuliert, das Fahrzeug des Klägers schnell passieren zu können. Damit habe er entgegen den für alle Teilnehmer verbindlichen Regeln der Fahrordnung des F. \_\_\_\_\_ Vereins gehandelt; dies im Gegensatz zum Kläger, dem kein Regelverstoss nachgewiesen werden könne (vgl. act. 29 Ziff. II. Rz 11 f.).

8.5.1 Auch dieser Einwand überzeugt nicht. Vorab ist dem Kläger zwar insofern zuzustimmen, als vom Zeitpunkt des Kontrollverlusts und dem damit verbundenen Abkommen von der Fahrbahn bis zum mutmasslichen Stillstand auf der Fahrbahn eine gewisse Zeit verstrichen ist. Damit steht aber nicht fest, in welchem Abstand der Kläger und G. \_\_\_\_\_ auf die Kurve zufuhren (auch wenn der Kläger behauptet, dass G. \_\_\_\_\_ "wesentlich hinter" ihm gefahren sei), noch lässt sich daraus schliessen, wie lange der Kläger (angeblich) bereits auf der Fahrbahn stillstand, bevor es zur Kollision kam. Zudem hat der Kläger nicht beantragt, G. \_\_\_\_\_ als Zeugen zu befragen. Mithin ist nicht nachgewiesen, dass G. \_\_\_\_\_ auf das "ungewöhnliche Hindernis", welches sich unversehens auf der Fahrbahn befand, noch rechtzeitig hätte reagieren und einen Zusammenstoss mit dem Fahrzeug des Klägers hätte verhindern können. Folglich kann ihm auch kein Verschulden angelastet werden, welches eine (Mit-)Haftung der Beklagten zu begründen vermöchte (vgl. vorne E. 6.4.1 f.). Demgegenüber ist aus den bereits dargelegten Gründen davon auszugehen, dass der Kläger sehr wohl eine Regelverletzung begangen hat und mit dem selbstverschuldeten Kontrollverlust über sein Fahrzeug das alleinige Verschulden am Unfall trägt (vgl. vorne E 8.2). Der Kläger geht somit von falschen Voraussetzungen aus; sein Argument, wonach "ohne die Kollision mit G. \_\_\_\_\_ [...] dem Kläger und seinem Fahrzeug nichts passiert" wäre (act. 39 Ziff. I zu 5.), greift daher offensichtlich zu kurz.

8.5.2 Anzumerken bleibt, dass die Fahrordnung des F. \_\_\_\_\_ Vereins nicht generell vorschreibt, dass ein Fahrer "aufmerksam, brems- und anhaltebereit" sein muss. Unter dem Titel "Im Falle eines Unfalls oder technischen Defekts" wird nämlich Folgendes festgehalten: "*Läufst du auf der Strecke auf ein Sicherheits- oder Rettungsfahrzeug mit eingeschalteter Signalanlage auf, darfst du dieses nicht überholen. Sei zudem aufmerksam, brems- und anhaltebereit*" (act. 1/20 S. 2 [Hervorhebungen hinzugefügt]). Daraus kann der Kläger nichts zu seinen Gunsten ableiten.

8.6 Unbegründet ist auch der Vorwurf des Klägers, es sei nicht nachvollziehbar, wie die Vorinstanz zur Feststellung gelangt sei, dass die "Unfallbestätigung" der Mugello-Rennstrecke keine wegweisenden Erkenntnisse im Hinblick auf den Unfallhergang enthalte. Aus der "Unfallbestätigung" gehe nämlich (sogar ausdrücklich) hervor, dass G. \_\_\_\_\_ versucht habe, das vorausfahrende Fahrzeug des Klägers zu überholen und infolgedessen mit selbigem kollidiert sei (vgl. act. 29 Ziff. II. Rz 14).

Zwar zitiert auch hier der Kläger die kritisierte Erwägung des erstinstanzlichen Entscheids (act. 27 E. 5.5 [vorne E. 3.4]). Die Behauptung, aus der "Unfallbestätigung" gehe hervor, dass G. \_\_\_\_\_ versucht habe, den vorausfahrenden Kläger zu überholen und daher mit diesem kollidiert sei, stellt der Kläger jedoch erstmals im Berufungsverfahren auf. Sie ist daher verspätet und nicht mehr zu berücksichtigen, zumal der Kläger nicht nachweist, dass er diese neue Tatsache trotz zumutbarer Sorgfalt nicht bereits vor erster Instanz vorbringen konnte (vgl. vorne E 4.4). Allerdings wäre dem Kläger selbst dann nicht geholfen, wenn diese Tatsache zu berücksichtigen wäre. Die "Unfallbestätigung" hält – wie der Kläger im vorinstanzlichen Verfahren selbst vorbrachte (act. 1 Rz 15) – Folgendes fest: "Während der vom F. \_\_\_\_\_ Verein am 2. April 2019 auf dem Mugello International Circuit organisierten Streckenaktivität kam das Fahrzeug Porsche GT3 RS (Nr. 2) von Herrn A. \_\_\_\_\_ gegen 17:37 Uhr in Kurve 9 von der Strecke ab; das nachfolgende Fahrzeug (deutscher Porsche GT3, gefahren von Herrn

G. \_\_\_\_\_, Nr. 29) kollidierte mit dem Fahrzeug von Herrn A. \_\_\_\_\_, wodurch an beiden Fahrzeugen Schäden an Karosserie und Mechanik entstanden. Die Fahrer blieben unverletzt und wurden von unserem medizinischen Personal nicht behandelt." Entgegen der Behauptung des Klägers kann dem Wortlaut der "Unfallbestätigung" also weder entnommen werden, dass G. \_\_\_\_\_ versucht hat, ihn zu überholen, noch lässt sich daraus schliessen, dass es infolge des Überholmanövers zum Unfall kam. Der Schluss der Vorinstanz, dass die "Unfallbestätigung" der Mugello-Rennstrecke keine wegweisenden Erkenntnisse im Hinblick auf den Unfallhergang enthalte, ist daher offenkundig nicht zu beanstanden.

- 8.7 Ferner kritisiert der Kläger die vorinstanzlichen Erwägungen, wonach gemäss der "Unfallbestätigung" beide Fahrer unverletzt geblieben seien und keine Behandlung durch das medizinische Personal erforderlich gewesen sei, was auf eine nicht allzu grosse Intensität des Aufpralls schliessen lasse und damit zusätzliche Zweifel an der Darstellung des Klägers wecke, wonach G. \_\_\_\_\_ ungebremst in sein Auto gefahren sei. Mit diesen Ausführungen missachte die Vorinstanz die erwiesenermassen durch die Kollision verursachte, erhebliche Beschädigung des Fahrzeugs des Klägers sowie den Umstand, dass dieses durch den Aufprall unbestrittenermassen "in die Streckenabschränkung geworfen" worden sei. Zudem verkenne die Vorinstanz, dass die Beklagte zugestanden habe, dass G. \_\_\_\_\_ nicht abgebremst habe (act. 29 Ziff. II. Rz 15). Dass weder der Kläger noch G. \_\_\_\_\_ bei der Kollision verletzt worden seien, stehe der offensichtlichen Heftigkeit der Kollision nicht entgegen, sondern sei zweifelsohne allein viel Glück sowie den erheblichen Sicherheitsvorkehrungen bei beiden Fahrzeuge zu verdanken (act. 29 Ziff. II. Rz 5).

Diese Vorbringen des Klägers sind unbegründet bzw. nicht hinreichend begründet. Soweit der Kläger geltend macht, die Tatsache, dass er und G. \_\_\_\_\_ unverletzt geblieben seien, sei Glück und den erheblichen Sicherheitsvorkehrungen der Fahrzeuge zu verdanken, zeigt er (erneut) nicht auf, wo und wann er diese Behauptung bereits im erstinstanzlichen Verfahren aufgestellt hat oder dass es sich um ein zulässiges Novum handelt. Daher ist darauf nicht weiter einzugehen (vgl. vorne E. 4.4). Dies gilt auch für die vom Kläger im Berufungsverfahren neu aufgestellte Behauptung, dass sein Fahrzeug aufgrund des Zusammenstosses "in die Streckenabschränkung geworfen" worden sei (vgl. act. 29 Ziff. I. Rz 5 und Ziff. II. Rz 15). Unzutreffend ist schliesslich der Einwand des Klägers, wonach die Beklagte zugestanden habe, dass G. \_\_\_\_\_ "nicht bremste". Die Beklagte hielt nämlich fest, dass G. \_\_\_\_\_ eine "Vollbremsung" eingeleitet habe, sobald er die Gefahr durch das Wiedereinmünden des klägerischen Fahrzeugs festgestellt habe. Eine Vermeidung der Kollision sei aber unmöglich gewesen (vgl. act. 15 ad 18 und 22). Im Übrigen hat der Kläger auch in diesem Zusammenhang nicht beantragt, G. \_\_\_\_\_ als Zeugen zu befragen. Demnach ist Berufung auch in diesem Punkt abzuweisen, soweit überhaupt darauf einzutreten ist.

- 8.8 Der Kläger bringt weiter vor, entgegen der Auffassung der Vorinstanz spiele es keine Rolle, ob ihm der Nachweis gelinge, dass sich G. \_\_\_\_\_ nach der Kollision mit den Worten "I should have better breaked instead of trying to overtake you" bei ihm entschuldigt habe. Er (der Kläger) sei nach der Kollision nachvollziehbarerweise geschockt gewesen, was auch die Vorinstanz anerkenne. Der Umstand, dass er vor Ort auf die Aufnahme von Beweisen oder eines Unfallprotokolls mit G. \_\_\_\_\_ verzichtet habe, spreche also nicht gegen die Unfallverursachung durch G. \_\_\_\_\_, sondern erkläre sich vielmehr anhand der Umstände bzw. sei anhand derselben mehr als nachvollziehbar (act. 29 Ziff. II. Rz 16).

Damit wiederholt der Kläger im Wesentlichen lediglich seine Vorbringen aus dem vorinstanzlichen Verfahren, ohne dass eine argumentative Auseinandersetzung mit den Erwägungen der Vorinstanz (vgl. vorne E. 3.5) zu erkennen wäre. Der Kläger äussert sich insbesondere auch nicht zur Frage, weshalb er nicht nur Stunden, sondern selbst Tage nach dem Unfall nicht in der Lage gewesen sein soll, Fotos von der Unfallstelle zu machen oder ein Unfallprotokoll zu erstellen und von G. \_\_\_\_\_ gegenzeichnen zu lassen, was – wie die Vorinstanz zu Recht bemerkte – insgesamt darauf hindeutet, dass er selbst nicht von einem Verschulden von G. \_\_\_\_\_ ausging (s. dazu auch act. 34 Ziff. II. ad 15. S. 15). Mithin erweist sich die Berufung auch diesbezüglich als unbegründet bzw. nicht hinreichend begründet.

- 8.9 Schliesslich bringt der Kläger vor, dass die Bestreitung von G. \_\_\_\_\_ in der E-Mail vom 25. Juni 2019, eine Verantwortung am Unfall zu tragen, sowie die entsprechenden Äusserungen der Eigentümerin des von G. \_\_\_\_\_ gefahrenen Fahrzeugs offensichtlich falsch und daher unglaubwürdig seien. G. \_\_\_\_\_ habe in dieser E-Mail bestritten, überhaupt in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein. Dies treffe offensichtlich nicht zu, was die Vorinstanz bei der Würdigung der gesamten Umstände indessen übersehe (vgl. act. 29 Ziff. II Rz 17). Auch damit ist der Kläger nicht zu hören. Zunächst einmal bezeichnet der Kläger nicht, welche Erwägung des angefochtenen Entscheids er kritisiert. Sodann zeigt er wiederum nicht auf, wo und wann er diese Behauptung bereits im erstinstanzlichen Verfahren aufgestellt hat oder dass es sich um ein zulässiges Novum handelt. Folglich ist darauf nicht weiter einzugehen (vgl. vorne E. 4.1 und 4.4).

Lediglich der Vollständigkeit halber bleibt festzuhalten, dass G. \_\_\_\_\_ in der E-Mail vom 25. Juni 2019 nicht bestritten hat, überhaupt in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein. Vielmehr hielt er fest, "*I did not cause any accident or any other damage to a third party on or outside of the Mugello race track on 02.04.2019 [...]*" (act 6/4 [Hervorhebung hinzugefügt]). In einen Unfall verwickelt worden zu sein oder einen Unfall *verursacht* zu haben, ist nicht dasselbe. Der Vorwurf des Klägers, wonach die Vorinstanz bei der Würdigung der gesamten Umstände unzutreffende Äusserungen von G. \_\_\_\_\_ übersehen habe, ist demnach nicht berechtigt.

9. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Kläger das alleinige Verschulden am Unfall vom 2. April 2019 trägt und er den Nachweis für ein (Mit-)Verschulden von G. \_\_\_\_\_ nicht erbracht hat, sodass die Vermutung gemäss Art. 2054 Abs. 2 CC nicht gilt. Folglich hat die Vorinstanz die (Teil-)Klage zu Recht abgewiesen. Was der Kläger dagegen vorbringt, ist unbegründet bzw. nicht hinreichend begründet, weshalb die Berufung abzuweisen ist, soweit darauf einzutreten ist. Zugleich ist der erstinstanzliche Entscheid vollumfänglich zu bestätigen.
10. Bei diesem Verfahrensausgang hat der Kläger auch die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen und der Beklagten für das Berufungsverfahren eine angemessene Parteientschädigung zu bezahlen (Art. 106 Abs. 1 ZPO).
- 10.1 Für die Festsetzung der Gerichtskosten finden im Rechtsmittelverfahren die für die Vorinstanz geltenden Ansätze und Bemessungsgrundsätze Anwendung. Als Streitwert gilt das vor der Vorinstanz zuletzt aufrecht erhaltene Rechtsbegehren (§ 15 Abs. 1 KoV OG), welches

auf Zahlung von CHF 40'000.00 lautet. Bei diesem Streitwert beträgt die ordentliche Entscheidungsbüher CHF 4'000.00 (§ 11 Abs. 1 KoV OG).

- 10.2 Im Weiteren hat der Kläger der Beklagten für das Berufungsverfahren eine angemessene Parteientschädigung zu bezahlen. Da der Kläger den vorinstanzlichen Entscheid in seiner Gesamtheit angefochten hat, ist für die Berechnung der Parteientschädigung ebenfalls von einem Streitwert von CHF 40'000.00 auszugehen (§ 8 Abs. 1 AnwT). Bei diesem Streitwert beträgt das Grundhonorar der Rechtsanwälte CHF 6'100.00 (§ 3 Abs. 1 AnwT).

Vorliegend wurde zwar kein zweiter Schriftenwechsel durchgeföhrt. Allerdings liessen sich beide Parteien im Rahmen des ihnen zustehenden unbedingten Replikrechts mehrfach vernehmen (vgl. vorne Sachverhalt Ziff. 4), was das Verfahren wesentlich komplizierter und aufwändiger machte. Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass ein internationales Verhältnis vorliegt, italienisches Recht anwendbar ist und der geltend gemachte Interessenwert eine erhöhete Verantwortung der Rechtsvertreter mit sich bringt (vgl. 48 und 49). Es rechtfertigt sich daher, das Grundhonorar auf CHF 12'200.00 zu verdoppeln (vgl. § 2 und § 3 Abs. 3 sowie § 5 Abs. 1 Ziff. 2 und 3 AnwT). Dieses Honorar ist praxisgemäss auf zwei Drittel (= CHF 8'133.35) zu reduzieren; Gründe, die es ausnahmsweise rechtfertigen würden, dass volle Honorar zu berechnen (vgl. § 8 Abs. 1 AnwT), sind nicht ersichtlich. Zum Betrag von CHF 8'133.35 ist einzig noch eine Pauschale für Auslagen von 3 % (= CHF 244.00) hinzuzurechnen (§ 25 Abs. 2 AnwT), sodass eine Parteientschädigung von gerundet CHF 8'375.00 resultiert. Da die Beklagte ihren Sitz im Ausland hat, entfällt eine Hinzurechnung der Mehrwertsteuer (Art. 8 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 2 lit. a MWSTG e contrario).

### Urteilsspruch

1. Die Berufung wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird, und der Entscheid des Kantonsgerichts Zug, 2. Abteilung, vom 3. Oktober 2024 wird bestätigt.
2. Die Entscheidungsbüher für das Berufungsverfahren von CHF 4'000.00 wird dem Kläger auferlegt und mit dem von ihm geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhle verrechnet.
3. Der Kläger hat der Beklagten für das Berufungsverfahren eine Parteientschädigung von CHF 8'375.00 zu bezahlen.
4. Gegen diesen Entscheid mit einem Streitwert von über CHF 30'000.00 ist die Beschwerde in Zivilsachen nach den Art. 72 ff. des Bundesgerichtsgesetzes (BGG) zulässig; die Beschwerdeg runde richten sich nach den Art. 95 ff. BGG. Eine allfällige Beschwerde ist innert 30 Tagen seit Zustellung des Entscheids schriftlich, begründet und mit bestimmten Anträgen sowie unter Beilage des Entscheids und der Beweismittel (vgl. Art. 42 BGG) beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, einzureichen. Die Beschwerde hat nach Art. 103 Abs. 1 BGG in der Regel keine aufschiebende Wirkung.

5. Mitteilung an:

- Parteien
- Kantonsgericht Zug, 2. Abteilung (A2 2023 53)
- Gerichtskasse (im Dispositiv)

Obergericht des Kantons Zug

I. Zivilabteilung

P. Huber  
Abteilungspräsident

I. Cathry  
Gerichtsschreiber

versandt am: