



Entscheidung des Kantonsgesichts Basel-Landschaft, Abteilung Zivilrecht

vom 12. November 2013 (400 13 209)

Obligationenrecht

Haftungskollision gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG

Besetzung

Präsidentin Christine Baltzer-Bader, Richter René Borer (Ref.), Richter Edgar Schürmann; Gerichtsschreiber Hansruedi Zweifel

Parteien

A._____,
vertreten durch Rechtsanwalt Stefan Hofer, Lange Gasse 90,
4052 Basel,
Kläger und Berufungskläger

gegen

B._____,
vertreten durch Advokat Dr. Urs Beat Pfrommer, Aeschenvorstadt 67,
4010 Basel,
Beklagte und Berufungsbeklagte

Gegenstand

Obligationenrecht allg./ Forderung

Berufung gegen das Urteil des Bezirksgerichtspräsidenten Laufen vom
15. Juni 2013

A. Am 21.06.2002 ereignete sich auf der X.____strasse in Y.____ kurz vor der Bahngeleiseunterführung eine Kollision zwischen dem ein Motorrad Kawasaki lenkenden A.____ und dem ein Postauto lenkenden C.____, wobei A.____ zu Fall kam und schwere Verletzungen erlitt. Mit Strafbefehl des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 12.03.2004 wurde A.____ der einfachen Verkehrsregelverletzung durch ungenügendes Rechtsfahren und mangelnde Aufmerksamkeit schuldig erklärt und zur Bezahlung der Verfahrenskosten und einer Urteilsgebühr verurteilt. Von einer Bestrafung wurde in Anwendung von Art. 66bis aStGB Umgang genommen. Mit Beschluss der Staatsanwaltschaft vom 30.03.2004 wurde das Strafuntersuchungsverfahren gegen C.____ mangels Beweises für ein strafrechtlich relevantes Verschulden eingestellt.

Mit gleichzeitiger Einreichung der Klagebewilligung vom 14.09.2011 erhob A.____ am 05.12.2011 Teilklage gegen B.____ auf Zahlung von CHF 30'000.00 zzgl. 5% Zins seit dem 01.09.2005, Mehrforderung vorbehalten, unter o/e-Kostenfolge zulasten der Beklagten. Der Bezirksgerichtspräsident Laufen beschränkte das Verfahren mit Verfügung vom 09.12.2011 antragsgemäss auf die Erörterung und Entscheidung der Haftungsfrage (Haftpflicht grundsätzlich und gegebenenfalls Haftungsquote). Mit Klagantwort vom 20.02.2012 beantragte die Beklagte die vollumfängliche Klageabweisung, unter o/e-Kostenfolge zulasten des Klägers. Nach dem Schluss des Schriftenwechsels wurde ein unfalltechnisches und -dynamisches Gutachten angeordnet und Herr Jörg Arnold, dipl. phys. ETH, Forensisches Institut Zürich, mit der Begutachtung beauftragt. Ferner wurden die Strafverfahrensakten beigezogen. Nach Erstattung des Gutachtens fand am 14.06.2013 die Hauptverhandlung statt.

B. Mit Urteil vom 15.06.2013 wies der Bezirksgerichtspräsident Laufen die Klage kostenfällig ab. Er erwog dabei Folgendes:

Der Kläger habe den auch zivilrechtlich bedeutsamen Vorwurf der seinerseitigen Vermeidbarkeit des Unfalls durch ein weiteres Rechtsfahren anerkannt, bewerte hingegen seinen unfallkausalen Fahrfehler und sein Tatverschulden als leicht. Die Haftung zwischen mehreren Haltern von an einem Verkehrsunfall beteiligten Motorfahrzeugen sei diesen gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens zuzuweisen, wenn nicht besondere Umstände wie namentlich die Betriebsgefahr eine andere Verteilung rechtfertigten. Ein Halter müsse sich das Verhalten des Fahrzeugführers und mitwirkender Hilfspersonen wie sein eigenes anrechnen lassen. Das Verschulden sei als primäres Kriterium der Haftungsaufteilung heranzuziehen, derweil die Betriebsgefahr nur bei besonderer Verumständung zu einem Abweichen vom regulären Haftungsquotenverhältnis führen könne, wenn ihr ein aussergewöhnlicher Beitrag zur Schadenstiftung zuzuschreiben sei. Dies bedeute, dass bei einseitigem erheblichem Verschulden der schuldhafte Halter grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen habe, während der schuldlose Halter nur dann einen Teil des Schadens zu übernehmen habe, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs für den Unfallgegner unerwartet und in diesem Ausmass nicht erkennbar besonders stark ausgewirkt habe und kumulativ dazu den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden treffe. Der Halter resp. Lenker jedes Motorfahrzeugs sei dazu verpflichtet, das Risiko der Verwirklichung seiner konkreten Betriebsgefahr auf das unvermeidbare und damit zulässige Mass zu begrenzen und dessen Lenkung darauf und auf die Verkehrssituation sowie die Strassenführung auszurichten. Hingegen dürften von ihm weder hellseherische Fähigkeiten noch die Auslösung objektiv unmotivierter, realitätsfremder Verkehrsstockungen verlangt werden.

Das Erscheinen des in einer Steigung von 12% aufwärts fahrenden, gerade von oben für den Gegenverkehr besonders gut sichtbaren Postautos mit Hineinragen in die Gegenfahrbahn im Bereich der engen Kurve habe gerade für den besonders gut ortskundigen Kläger nicht unerwartet sein können. Gemäss dem schlüssigen Gutachten des Forensischen Instituts Zürich sei der Postautolenker mit rund 25 km/h auf die scharfe Kurve zu- bzw. in diese eingefahren und habe die Geschwindigkeit bis zum Kurvenscheitelpunkt noch weiter auf 21 km/h reduziert. Wenig später habe das Postauto eine Kollisionsgeschwindigkeit von 19 km/h aufgewiesen. Der Postautolenker sei unter Berücksichtigung des in der Steigung erleichterten Geschwindigkeitsabbaus in jeder Beziehung moderat mit einer angemessenen Geschwindigkeit gefahren. Zudem sei ein Unterschreiten des Überragens der Mittellinie von rund 55 cm resp. ein noch weiteres Rechtsfahren für den Postautolenker fahrtechnisch gar nicht möglich gewesen. Ferner sei der Postautolenker jederzeit in der Lage gewesen, sein Fahrzeug auf halbe Sicht zum Stillstand zu bringen. Das Kreuzen mit dem Postauto habe niemals besondere Schwierigkeiten bereitet, was schon für Personenwagen und damit umso mehr für viel schmalere Motorräder gelten müsse. Gemäss Gutachten hätte der Postautolenker den Unfall seinerseits zwar verhindern können, wenn er beim ersten Besicht des Klägers sofort voll gebremst hätte. Da der Kläger im Bereich der einmündenden Z.____strasse unauffällig etwa in der Mitte seiner Fahrspur gefahren sei, habe der Postautolenker ohne Weiteres damit rechnen dürfen, dass der Kläger mit seinem Motorrad den zur Verfügung stehenden Freiraum von mindestens 2,5 m nutzen und genügend rechts fahren würde, ohne eine Unfallgefahr aufkommen zu lassen. Es hätten somit keine Anzeichen bestanden, welche im Lichte des strassenverkehrsrechtlichen Vertrauensgrundsatzes das spätere Verhalten des Motorradlenkers hätten befürchten lassen müssen. Den Postautolenker treffe daher auch zivilrechtlich kein Verschulden, dass er erst 5,5 m vor der Kollision auf das dann zu weit links innerhalb dessen Fahrspur entgegenfahrende Motorrad reagiert habe. Aufgrund des gutachterlichen Befundes sei bewiesen, dass der Kläger vor der Kollision sein Fahrzeug von der Mitte seiner Fahrspur unvermittelt und überraschend nach innen gezogen bzw. gesteuert habe und so den wohl auf gut 40 cm nahe an der Leitlinie geschehenen Zusammenprall aus Unachtsamkeit verursacht habe. Dem Rechtsfahrgebot komme bei unübersichtlichen und engen Kurven, in denen wie hier mit Begegnungerschwernissen gerechnet werden müsse, eine sehr hohe Bedeutung zu, weshalb der Kläger mit seiner vorerst nicht vorhersehbaren Fahrweise bis zum Kollisionspunkt eine wichtige Verkehrsregel in erheblichem Ausmass verletzt habe. Dies stelle ein fahrlässiges Verhalten mittleren Grades dar.

Die divergente Betriebsgefahr der unfallbeteiligten Fahrzeuge scheidet als Faktor bei der Haftungsverteilung aus, wenn ein einseitiges Verschulden markant vorwiege, sodass erstere als vernachlässigbar in den Hintergrund trete. Im vorliegenden Fall komme dem unfallursächlichen Verschuldensgrad des Klägers die deutlich grössere, letztlich exklusive Relevanz bei der Haftungszurechenbarkeit zu. Eine anderweitige Schlussziehung liefe darauf hinaus, die Beklagte dafür zur Rechenschaft zu ziehen, dass einer ihrer im öffentlichen Verkehr zugelassenen und gehörig beschaffenen Gesellschaftswagen, welcher zur fraglichen Zeit am entsprechenden Ort mit massvoller Geschwindigkeit und korrekter Fahrlinienwahl unterwegs gewesen sei, in Begegnung mit einem regelwidrigen Verkehrsteilnehmer geraten sei.

Mangels Vorliegens einer Haftungsgrundlage zulasten der Beklagten sei die Klage kostenfällig abzuweisen.

C. Mit Eingabe vom 09.08.2013 erklärte der Kläger Berufung gegen das Urteil des Bezirksgerichtspräsidenten Laufen vom 15.06.2013 und beantragte was folgt:

"In Gutheissung der Berufung sei das Urteil des Präsidenten des Bezirksgerichts Laufen vom 15. Juni 2013 (zugestellt am 2. Juli 2013) aufzuheben und sei die Berufungsbeklagte dazu zu verurteilen, dem Berufungskläger für die Folgen des Verkehrsunfalls vom 21. Juni 2002 Schadenersatz zu leisten mit einer Haftungsquote von 60%. Eventuell sei die Haftungsquote nach Ermessen des Gerichts festzulegen. Im Übrigen sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen zur Beurteilung der eingeklagten Schadenersatzforderung des Berufungsklägers.

Eventuell sei in Gutheissung der Berufung das Urteil des Präsidenten des Bezirksgerichts Laufen aufzuheben und sei die Berufungsbeklagte dazu zu verurteilen, dem Berufungskläger für die Folgen des Verkehrsunfalls vom 21. Juni 2002 Schadenersatz zu leisten mit einer vom Bezirksgerichtspräsidenten noch festzulegenden Haftungsquote. Im Übrigen sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen zur Beurteilung der eingeklagten Schadenersatzforderung des Berufungsklägers.

Die o/e-Kosten des Berufungsverfahrens und die o/e-Kosten des mit dem Urteil vom 15. Juni 2013 abgeschlossenen Verfahrens vor dem Bezirksgericht Laufen seien der Berufungsbeklagten aufzuerlegen. Eventuell sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen mit der Weisung über die Kostenaufgabe des erstinstanzlichen Verfahrens gemäss dem Ausgang dieses Verfahrens neu zu entscheiden."

Seine Anträge begründete der Berufungskläger wie folgt:

Dass der Berufungskläger ein Selbstverschulden zu vertreten habe, weil er den Unfall hätte vermeiden können, wenn er auf seiner Strassenseite weiter rechts gefahren wäre, sei unbestritten. Bestritten werde aber, dass dieses Selbstverschulden als grobes Verschulden, das eine Haftung der Berufungsbeklagten ausschliesse, gewertet werden könne. Auch nach der Auffassung der Vorinstanz könne dem Berufungskläger nur mittlere Fahrlässigkeit vorgeworfen werden. Unbestritten sei auch, dass der Berufungskläger die Betriebsgefahr seines Motorrads zu vertreten habe. Aufgrund seines Selbstverschuldens und der von ihm zu vertretenden Betriebsgefahr könne nur eine Teilhaftung der Berufungsbeklagten geltend gemacht werden.

Das Postauto habe im Moment der Kollision mit der linken Frontseite um ca. 55 cm in die Gegenfahrbahn hinübergeragt. Der Postautolenker sei mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h in die Rechtskurve gefahren und habe, als die linke Frontecke erstmals in die Gegenfahrbahn geragt habe, immer noch eine Geschwindigkeit von ca. 25 km/h resp. im Kollisionszeitpunkt eine Geschwindigkeit von noch 19 km/h gehabt. Die Feststellung der Vorinstanz, der Postautolenker sei mit einer Geschwindigkeit von nur noch 25 km/h in die Kurve gefahren, stimme nicht und sei aktenwidrig. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrads habe ca. 11-21 km/h betragen und sei damit mit grosser Wahrscheinlichkeit geringer gewesen als diejenige des Postautos. Das Motorrad habe sich im Kollisionszeitpunkt mit den Rädern ca. 40-50 cm rechts der Leitlinie auf seiner Fahrbahnhälfte befunden. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts habe der schuldlose Halter nur dann einen Teil des Schadens zu übernehmen, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt habe und den alleinschuldigen Halter kein grobes Verschulden treffe. Das Selbstverschulden des Berufungsklägers könne nicht als grob beurteilt werden, weshalb er nur der einfachen Verkehrsregelverletzung schuldig erklärt und von einer Bestrafung Umgang genommen worden sei. Letzteres sei nur in Fällen möglich, in welchen ein leichtes Verschulden schwere Folgen nach sich ziehe. Aufgrund des Gutachtens könne man

der Ansicht sein, dass dem Postautolenker kein Verschulden vorgeworfen werden könne. Allerdings hätte er auch gemäss Gutachten die Kollision vermeiden können, wenn er unmittelbar nach der ersten Wahrnehmung des Motorradfahrers mit einer Vollbremsung reagiert hätte. Ob er das hätte tun müssen, sei eine Rechtsfrage. Das Gleiche gelte auch für die Frage, ob eine Geschwindigkeit von 30 km/h beim Einfahren in die für ihn unübersichtliche Rechtskurve nicht doch zu schnell gewesen sei. Die Annahme des Vorderrichters, dass der Motorradfahrer unauffällig in der Mitte seiner Fahrspur gefahren sei, als der Postautolenker ihn erstmals gesehen habe, sei unzutreffend und aktenwidrig. Vielmehr sei der Motorradfahrer gemäss Angaben des Postautolenkers selbst bereits relativ weit links, so ca. 1 m von der Mittellinie entfernt, gefahren, als er ihn erstmals gesehen habe. Auch die Zeugin D._____ habe diese Angabe bestätigt. Bei der in dieser Situation gebotenen Vorsicht sei eine sofortige Bremsung angezeigt gewesen. Dass die Strasse im Bereich vor der Kollision für den Postautolenker eine Steigung von 12% aufgewiesen habe, sei unzutreffend (vgl. Gutachten, 4,5%). Gemäss Kommentar Bussy & Rusconi müssten grosse Motorfahrzeuge, die beim Befahren einer Kurve die Gegenfahrbahn beanspruchen müssten, zur Verminderung von Unfällen die Geschwindigkeit herabsetzen und die Vorsicht verdoppeln. Somit müsse man entgegen der Beurteilung der Vorinstanz zum Schluss kommen, dass auch den Postautolenker ein Mitverschulden am Zustandekommen des Unfalls treffe.

Die vom Berufungskläger geltend gemachte Teilhaftung der Berufungsbeklagten ergebe sich in erster Linie aus der erhöhten Betriebsgefahr, welche die Berufungsbeklagte zu vertreten habe: Das Postauto habe eine viel grössere Masse und habe im Moment der Kollision wahrscheinlich eine höhere Geschwindigkeit gehabt. Die Betriebsgefahr erhöhend komme hinzu, dass das Postauto wegen seiner Abmessungen die Rechtskurve nicht befahren könne, ohne mit seiner linken Frontecke in die Gegenfahrbahn hinüberzuragen. Dass ein Postautolenker aus Rücksicht auf seine Fahrgäste eine Vollbremsung, mit der eine Kollision vermieden werden könnte, unterlassen müsse, bedeute eine Erhöhung der Betriebsgefahr gegenüber einem Lastwagen. Diese mehrfach erhöhte Betriebsgefahr habe sich im vorliegenden Fall unfallverursachend ausgewirkt. Die Betriebsgefahr könne bei der Haftungsverteilung nur dann ausser Betracht fallen, wenn ein (einseitiges) Verschulden so stark überwiege, dass die Betriebsgefahr als „quantité négligeable“ nicht mehr zu berücksichtigen sei. Im vorliegenden Fall sei die Betriebsgefahr des Postautos deutlich erhöht, weshalb sie nicht als „quantité négligeable“ ausser Acht gelassen werden könne. D.h. selbst bei Annahme völliger Schuldlosigkeit des Postautolenkers und einseitigem, jedoch nicht grobem Verschulden des Motorradfahrers sei eine Teilhaftung anzunehmen. Die von der Berufungsbeklagten zu vertretende Betriebsgefahr sei darum massiv höher zu bewerten als die vom Berufungskläger zu vertretende. Selbst wenn man beim Motorrad eine subjektive Betriebsgefahr (vulnérabilité) mitberücksichtige, sei die Betriebsgefahr des Motorrads viel geringer als diejenige des Postautos. Auch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts habe der schuldlose Halter einen Teil des Schadens zu übernehmen, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt habe oder wenn den alleinschuldigen Halter nur geringfügiges Verschulden treffe. Wenn man annehme, der Postautolenker sei schuldlos, was jedoch bestritten sei, und weiter annehme, das Verschulden des Berufungsklägers sei nicht nur geringfügig, müsse dennoch auf eine Teilhaftung der Berufungsbeklagten erkannt werden, weil sich die von dieser zu vertretende, viel höhere Betriebsgefahr des Postautos beim Unfall besonders stark ausgewirkt habe. Die Beurteilung der Vorinstanz, die Betriebsgefahr des Postau-

tos sei zwar überwiegend, aber vernachlässigbar, weil das Verschulden des Berufungsklägers als die einzig relevante Unfallursache zu werten sei, sei selbst nach der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichts unzutreffend. Die Lehre kritisiere diese Rechtsprechung ohnehin als zu einseitig verschuldensorientiert. Grundsätzlich habe nach SVG jeder Halter für das Schädigungspotential einzustehen, das mit dem Betrieb seines Fahrzeugs verbunden sei und das auch darin bestehe, dass schon ein kleines Versehen eines anderen verheerende Folgen haben könne. Es bedürfe besonderer Umstände, damit die Betriebsgefahr des einen wirklich als Ursache inadäquat erscheine.

Die Haftungsquoten müssten mit einer sektoriellen Verteilung bestimmt werden. Wenn zutreffenderweise ein Mitverschulden des Postautolenkers angenommen werde, resultiere eine höhere Haftungsquote der Berufungsbeklagten. Die Betriebsgefahren seien bezüglich der Unfallverursachung mit 50% zu gewichten, wovon 40% auf das Postauto und 10% auf das Motorrad entfielen. Bei einer Gewichtung des Verschuldens an der Unfallverursachung im Verhältnis 20% zulasten des Postautolenkers und 30% zulasten des Motorradfahrers ergebe sich für die Berufungsbeklagte eine Haftungsquote von 60%. In einem vergleichbaren Fall habe das Oberlandesgericht Frankfurt am Main dem Motorradfahrer, der das Rechtsfahrgebot verletzt habe, eine Haftungsquote von nur 10% auferlegt. Dies zeige, dass die Verletzung des Rechtsfahrgebots verschuldensmässig viel weniger schwer wiege als das Überfahren der Mittellinie um 53 cm durch einen entgegenkommenden Kleinlastwagen. Die durch die notwendige Beanspruchung der Gegenfahrbahn und die gebotene Rücksichtnahme auf die Passagiere bedingte erhöhte Betriebsgefahr müsse als besonderer Umstand gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG eine Teilhaftung begründen, weil dem Berufungskläger kein grobes Verschulden zur Last gelegt werden könne.

D. Mit Berufungsantwort vom 19.09.2013 beantragte die Berufungsbeklagte die kostenfällige Abweisung der Berufung, und zwar aus folgenden Gründen:

Die eigentliche Kollision habe nicht auf der Fahrbahnseite des Motorradfahrers stattgefunden, sondern auf der Fahrbahnseite des Postautos, gegebenenfalls auf der Mittellinie. Da sich das Postauto mit der Front ca. 40 cm auf der Fahrbahnseite des Motorradfahrers befunden habe, sei die Bruchstelle in der Windschutzscheibe ca. 50 cm von der Fahrzeugecke des Postautos entfernt, somit sicher 10 cm in der Fahrbahnhälfte des Postautos. Während die Kollisionsgeschwindigkeit des Postautos konkret ausgewertet worden sei, liege für diejenige des Motorrades bloss eine nachträgliche Berechnung vor, die mit gewissen Unsicherheiten behaftet sei. Da der Berufungskläger gemäss Strafbefehl mit dem Oberkörper auf die Gegenfahrbahn hinüber geragt habe, habe er den Unfall grobfahrlässig verschuldet. Der Berufungskläger sei durch eigenes Zutun auf die Gegenfahrbahn gefahren, der Postautolenker habe keine Möglichkeit gehabt, den Unfall zu vermeiden. Somit sei ein einseitiges Verschulden markant gegeben. Der Berufungskläger werde dabei behaftet, dass er den Unfall hätte vermeiden können, wäre er weiter rechts gefahren. Da Motorfahrzeuge grundsätzlich die gleiche Betriebsgefahr aufwiesen, sei sie nicht weiter zu berücksichtigen. Die Post habe sicher keine erhöhte Betriebsgefahr zu vertreten, schon gar nicht die propagierte Teilhaftung von 60%. Im Moment der Kollision habe der Überhang des Postautos in die Gegenfahrbahn ca. 40 cm und nicht 55 cm betragen. Gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG sei die Haftung vorweg nach dem zu vertretenden Verschulden festzulegen. Erst bei Vorliegen besonderer Umstände sei die Betriebsgefahr zu beachten. Im vorliegenden Fall habe der Postautolenker und somit die Berufungsbeklagte kein Verschulden zu

vertreten. Hingegen treffe den Motorradfahrer straf- und zivilrechtlich ein Verschulden. Die Fahrweise des Motorradfahrers mitten in der Strasse, gegebenenfalls sogar leicht darüber, sei als grobes Verschulden zu werten. Gemäss Gutachten hätte die Kollision vermieden werden können, wenn der Berufungskläger im Bereich der Einmündung der Z.____strasse in der Mitte seiner Fahrspur gefahren wäre und diese Position beibehalten hätte.

Dass nur bei leichtem Verschulden von einer Bestrafung Umgang genommen werden könne, sei eine unzutreffende Ansicht des Berufungsklägers. Somit könne auch bei schwerem Verschulden und entsprechend schwerer Verletzung von Strafe Umgang genommen werden. Das Verschulden des Berufungsklägers sei aus den nachfolgenden Gründen als mittel bis grob zu qualifizieren: Es habe keinerlei Anlass für den Berufungskläger bestanden, in Abweichung vom Rechtsfahrgebot die Kurve zu schneiden. Er habe einen Freiraum von mindestens 2,5 m für die Kreuzung mit dem Postauto und vor der Kollision während mindestens 2,2 Sek. freie Sicht auf das Postauto gehabt, mithin genügend Reaktionszeit. Er habe die Strecke gekannt und gewusst, dass nicht nur Lastwagen sondern auch Postautomobile entgegenkämen. Er hätte ohne Bremsung mit einer sofortigen Richtungsänderung nach rechts mit genügendem Sicherheitsabstand am Postauto vorbeifahren können. Er sei mit einer Geschwindigkeit in diese Kurve gefahren, die es ihm nicht mehr ermöglicht habe, innerhalb der halben Sichtweite anzuhalten. Wenn der Motorradfahrer auf seiner Fahrspur weiter rechts gefahren wäre, wäre die Kollision vermeidbar gewesen. Somit sei einzig das Verschulden des Motorradlenkers für den Unfall verantwortlich.

Dem Postautolenker könne kein Verschulden vorgeworfen werden: Er sei mit angemessener Geschwindigkeit gefahren und habe die Rechtskurve nicht anders befahren können. Wenn der Berufungskläger geltend mache, der Postautolenker hätte die Kollision vermeiden können, wenn er unmittelbar nach Wahrnehmung des Motorradfahrers eine Vollbremsung getätigt hätte, sei festzustellen, dass dies auch, in stärkerem Mass, für den Motorradlenker gelte, der seinerseits eine Vollbremsung hätte machen können. Nach der ersten Wahrnehmung des Motorradfahrers habe der Postautolenker aber noch keinerlei Anlass für eine Vollbremsung gehabt, weil der Motorradlenker zu diesem Zeitpunkt korrekt in seiner Fahrspur, gemäss der Zeugin E.____ ungefähr in der Mitte seiner Fahrspur, gefahren sei. Als der Postautolenker gesehen habe, dass der Motorradlenker aus unerfindlichen Gründen immer noch der Mittellinie entlang gefahren sei, habe er die Vollbremsung durchgeführt. Im Kollisionszeitpunkt sei das Postauto stillgestanden. Die vom Berufungskläger gerügte Differenz bezüglich der Steigung sei für die Beurteilung belanglos. Der Hinweis auf den SVG-Kommentar Bussy/Rusconi helfe nicht weiter, denn die Geschwindigkeit sei massiv reduziert worden. Noch langsamer habe der Postautolenker nicht fahren können, und das Anhalten auf halbe Sichtweite sei ebenfalls gegeben gewesen. Von einem Mitverschulden des Postautolenkers könne also keine Rede sein.

Vorweg bestehe auf der einen Seite ein Verschulden, und Motorfahrzeuge wiesen grundsätzlich die gleichen Betriebsgefahren auf. Die grössere Masse und die höhere Geschwindigkeit des Postautos könnten ausser Acht gelassen werden, sei doch das Postauto gestanden. Die vom Berufungskläger zitierte Literatur gehe von anderen Tatbeständen aus, wenn eine erhöhte Betriebsgefahr dann postuliert werde, wenn das Fahrzeug auf der linken Fahrbahn fahre. Ob der Motorradfahrer nun 1 m von der Mittellinie entfernt oder in der Mitte seiner Fahrbahn beobachtet werde, spiele keine Rolle, weil für den Postautolenker so oder so keine Notwendigkeit für eine Vollbremsung bestanden habe. Die Betriebsgefahr komme als Haftungsgrund erst dann

ins Spiel, wenn das Kriterium des Verschuldens nichts mehr hergebe. Dies führe im vorliegenden Fall dazu, dass aufgrund des Verschuldens den Motorradlenker die alleinige Haftung treffe. Da das Verschulden derart stark beim Motorradlenker liege, könne die Betriebsgefahr als „quantité négligeable“ betrachtet werden. Somit bestehe keine Möglichkeit, eine Teilhaftung der Berufungsbeklagten anzunehmen.

Auch bei einem nur mittelgradigen Verschulden des Berufungsklägers sei die Betriebsgefahr des Postautos nicht als besonderer Umstand nach Art. 61 Abs. 1 SVG zu berücksichtigen. Gerade auch die erhöhte Verletzlichkeit des Motorradlenkers habe sich schadenverursachend ausgewirkt. Nicht ausser Acht gelassen dürfe auch, dass die eigene Haftpflichtversicherung des Motorradlenkers den von der Post geltend gemachten Sachschaden vollumfänglich übernommen habe, sie also auch vom Alleinschulden des Motorradlenkers ausgehe. Folglich bestehe keine Veranlassung, von der Grundregel des Art. 61 Abs. 1 SVG abzuweichen.

Das vom Berufungskläger angeführte Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt helfe im vorliegenden Fall nicht weiter, weil der dort betroffene Automobilist die Mittellinie bewusst oder fahrlässig um 53 cm überfahren habe, wohingegen der Postautolenker die Kurve gar nicht anders habe befahren können. Immerhin sei auch im deutschen Entscheid dem Motorradfahrer ein Verschulden angelastet worden wegen Verstosses gegen das Rechtsfahrgebot. Beim Berufungskläger komme erschwerend hinzu, dass er mit seinem Oberkörper in die Gegenfahrbahn geragt habe.

E. Mit Verfügung vom 20.09.2013 wurde der Schriftenwechsel geschlossen und angekündigt, ohne Gegenbericht der Parteien den Entscheid der Dreierkammer aufgrund der Akten ohne Durchführung einer Parteiverhandlung zu treffen.

Mit Eingabe vom 26.09.2013 erklärte sich der Berufungskläger mit dem angekündigten Vorgehen des Kantonsgerichts, Abteilung Zivilrecht, grundsätzlich einverstanden und nahm replicando wie folgt Stellung: Die Berufungsbeklagte behaupte, die Kollision habe auf der Fahrbahnseite des Postautos stattgefunden wegen der angeblichen Schräglage des Motorradfahrers. Diese Behauptung sei unzutreffend und aktenwidrig, was sich aus dem Gutachten des Forensischen Instituts Zürich ergebe. Ebenso unzutreffend sei die Behauptung der Berufungsbeklagten, das Postauto habe mit der linken Frontecke nur um 40 cm in die Gegenfahrbahn geragt. Gemäss Gutachten habe die linke vordere Ecke des Postautos in der Kollisionsposition ca. 55 cm in die Gegenfahrbahn geragt. Ferner treffe auch die Behauptung der Berufungsbeklagten, dass das Postauto im Moment der Kollision bereits stillgestanden sei, nicht zu (vgl. Gutachten). Zudem habe das Gutachten nicht eine Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrads vom 11-19 km/h als nicht plausibel erachtet, sondern eine Zufahrtsgeschwindigkeit vom 11-21 km/h, weshalb die Gutachter daraus gefolgert hätten, dass der Motorradfahrer vor der Kollision gebremst habe. Wenn diese Eingabe zu den Akten genommen und beim Entscheid beachtet werden, sei der Berufungskläger mit dem Verzicht auf die Durchführung einer Parteiverhandlung einverstanden. Mit Schreiben vom 04.10.2013 teilte die Berufungsbeklagte mit, dass aus ihrer Sicht der Entscheid aufgrund der Akten ohne Durchführung einer Parteiverhandlung ergehen könne.

Erwägungen

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

2. Der Berufungskläger rügt drei Punkte an der vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung: Zufahrtsgeschwindigkeit des Postautolenkers in die scharfe Rechtskurve, Fahrbahnsteigung im Kollisionsbereich und Fahrweise des Motorradlenkers auf seiner Fahrspur.

Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 fuhr der Postautolenker mit knapp 30 km/h in den Eingang der Rechtskurve und verzögerte in der Folge das Fahrzeug bis zum Scheitelpunkt der Kurve auf 21 km/h (vgl. zit. Gutachten S. 7 und Beilage 3). Der Vorderrichter gibt keine Gründe dafür an, warum er in Abweichung dieser gutachterlichen Feststellung festhält, dass der Postautolenker mit rund 25 km/h auf die scharfe Kurve zu- bzw. in diese eingefahren sei (vgl. Urteil Vorinstanz S. 3 oben). Die Rüge der unrichtigen Sachverhaltsfeststellung ist daher in diesem Punkt zutreffend.

Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 beträgt die Fahrbahnsteigung im Kollisionsbereich ca. 4,5% (vgl. zit. Gutachten S. 8). Die davon abweichende Feststellung im angefochtenen Urteil, dass die Fahrbahn im Kollisionsbereich eine Steigung von 12% aufweise, wird von der Vorinstanz nicht besonders begründet (vgl. Urteil Vorinstanz S. 2 unten). Die Rüge der unrichtigen Sachverhaltsfeststellung ist folglich auch in diesem Punkt berechtigt.

Zur Fahrweise des Motorradlenkers liegen die Aussagen des Postautolenkers und der Zeugin D.____, welche auf der Strassenseite des Postautos auf dem Vorplatz einer Bekannten gestanden ist, vor. Danach ist der Motorradlenker bereits im Zeitpunkt, als ihn der Postautolenker erstmals gesehen hat, relativ weit links gefahren, so ca. 1 m von der Mittellinie entfernt (vgl. Einvernahmeprotokolle des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 12.09.2002 betr. D.____, S. 3, und vom 06.12.2002 betr. C.____, S. 2). Ferner hat auch die Zeugin E.____, welche zuvorderst rechts im Postauto gesessen ist und Sicht auf die Fahrbahn gehabt hat, eine Aussage dazu gemacht. Nach ihrer Wahrnehmung ist der Motorradlenker normal auf seiner Fahrspur gefahren, ungefähr in der Mitte seiner Fahrspur (vgl. Einvernahmeprotokoll des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 07.03.2003 betr. E.____, S. 2). Der Motorradlenker gab ebenfalls an, nach der Einmündung der Z.____strasse etwa in der Mitte der Fahrspur gefahren zu sein (vgl. Einvernahmeprotokoll des Bezirksstatthalteramtes Laufen vom 23.09.2002 betr. A.____, S. 2). Gemäss Art. 157 ZPO bildet sich das Gericht seine Überzeugung nach freier Würdigung der Beweise. Die Vorinstanz hat die Aussage derjenigen Zeugin, welche im Postauto zuvorderst

rechts sass und frontale Sicht auf die Fahrbahn hatte, am höchsten gewichtet. Diese Zeugen- aussage stimmt auch mit der Angabe des Motorradlenkers selbst überein. Diese Beweiswürdi- gung ist nicht zu beanstanden, weil die andere Zeugin am Strassenrand auf der Seite des Post- autos stand und somit die Distanz von der Seite her einschätzen musste und der Postautolen- ker sich nebst der Beobachtung und Einschätzung des entgegenkommenden Motorrads auch auf die eigene Fahrzeuglenkung zu konzentrieren hatte. Selbst wenn auf die Aussagen der Zeugin D.____ und des Postautolenkers abgestellt würde, ergäben sich - wie sich noch zeigen wird - keine anderen Rechtsfolgen.

3. Die Vorinstanz hat offen gelassen, auf welcher Fahrbahnseite die Kollision stattgefunden haben soll. Dies ist unter den Parteien im Berufungsverfahren nach wie vor streitig. Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 befand sich das Motorrad im Kol- lisionspunkt auf seiner Fahrspur. Ferner kann laut Gutachten die Aufprallstelle (Kopf des Motor- radlenkers in der Windschutzscheibe des Postautos) weder als Hinweis auf eine Fahrt des Mo- torradlenkers auf der Fahrbahn des Postautos noch als Hinweis auf eine Kurvenneigung des Motorrades gedeutet werden (vgl. zit. Gutachten S. 9, 10, 14 und 17). Gestützt auf diese Aus- führungen ist festzuhalten, dass es für eine Kollision auf der Fahrbahn des Postautos entgegen der Ansicht der Berufungsbeklagten keine Beweise gibt.

Entgegen der Annahme der Berufungsbeklagten und in Übereinstimmung mit dem Berufungs- kläger ging die Vorinstanz ferner gestützt auf das erwähnte Gutachten zu Recht davon aus, dass das Postauto an der Kollisionsstelle ca. 55 cm auf die Gegenfahrbahn ragte und im Kollisi- onszeitpunkt nicht stillstand (vgl. Urteil Vorinstanz S. 3).

4. Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den durch den Betrieb eines Motorfahr- zeugs verursachten Schaden. Wird ein Schaden durch mehrere Motorfahrzeuge hervorgerufen, so stellt sich die Frage nach der Haftungskollision. Diese wird bezüglich der Schäden der Halter in Art. 61 SVG geregelt. Bei der körperlichen Schädigung eines Halters sieht Art. 61 Abs. 1 SVG vor, dass der Schaden den Haltern aller beteiligter Fahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt wird, wenn nicht besondere Umstände, nament- lich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen.

Art. 61 Abs. 1 SVG ist bei einer Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 20.03.1975 neu formuliert worden, wobei in Anlehnung an eine Vereinbarung unter den Haft- pflichtversicherungen und die Entwicklung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung das Ver- schulden als primäres Kriterium der Haftungsaufteilung genannt wurde. Dies bedeutet gemäss der herrschenden Lehre, dass bei einseitigem erheblichem Verschulden der schuldhaft Halter grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen hat. Die Bedeutung des Verschuldens wird in- soweit relativiert, als besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Ver- teilung der Haftungsquote rechtfertigen können. Der schuldlose Halter hat daher einen Teil des Schadens zu übernehmen, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt hat oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden trifft (BGE 123 III 277 E. 1.a/bb mit weiteren Hinweisen, vgl. insbesondere auch BGE 99 II 95 E. 2.b und c). Die Beurteilung der Umstände im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG beruht weitgehend auf richterlichem Ermessen (vgl. zum Ganzen auch BGer 6B_1009/2008 E. 7.4). Die besondere Auswirkung der Betriebsgefahren setzt voraus, dass die eine offensichtlich überwiegt und zwi-

schen ihnen ein erheblicher Unterscheid besteht. Ob dies zutrifft, hängt nicht von der abstrakten Gefahr der Fahrzeuge nach ihrer Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Kategorien ab. Vielmehr ist die konkrete Gefahr, die sich beim Unfall auf den Schaden ausgewirkt hat, massgebend. Dabei spielen namentlich die Geschwindigkeit, Gewicht, Lenkbarkeit und Stabilität des Fahrzeugs eine Rolle. Unter Motorfahrzeugen werden die Betriebsgefahren als gleich gross vermutet. Das gilt selbst zwischen Auto und Motorrad, weil die grössere Gefährlichkeit des Autos für andere Verkehrsteilnehmer durch die grössere Verletzlichkeit des Motorradfahrers ausgeglichen wird. Dabei können die Besonderheiten eines Fahrzeugs oder der Umstände allerdings die Vermutung entkräften und zur Annahme einer grösseren Betriebsgefahr auf Seiten des einen Beteiligten führen (BGer 4C.3/2001 E. 2.a/aa mit weiteren Hinweisen).

Ein Anspruch des fehlbaren Halters kommt also nur in Frage, wenn die Betriebsgefahr auf Seiten des schuldlosen Schädigers offensichtlich überwiegt oder das Verschulden des Geschädigten so gering ist, dass ihm im Rahmen des Kausalablaufs nur eine ganz untergeordnete Bedeutung zukommt (vgl. Brehm, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008, N 744).

5. Der Berufungskläger rügt als unrichtige Rechtsanwendung, dass die Vorinstanz zu Unrecht ein einseitiges Verschulden seinerseits angenommen und ein Mitverschulden des Postautolenkers verneint habe.

Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 war es dem Postautolenker mit dem involvierten Postauto nicht möglich, die fragliche Kurve ohne Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn zu befahren und die gesamte Kurve signifikant weiter rechts auf seiner Fahrbahnhälfte zu befahren (vgl. zit. Gutachten S. 7). Darin liegt auch ein gewichtiger Unterschied zum Fall, welcher dem vom Berufungskläger zitierten Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 19.01.1994 zugrunde gelegen ist, in welchem der Kleinlastwagenlenker die Kurve hätte durchfahren können, ohne die Mittellinie zu überfahren und die Gegenfahrbahn zu beanspruchen (vgl. Beilage 6 zur Teilklage vom 05.12.2011). Die von C.____ gewählte Fahrlinie ist gemäss Gutachten optimal gewesen (vgl. zit. Gutachten S. 14). Das Kreuzen eines Motorrads sei im vorliegenden Fall nicht schwierig gewesen, weil auf der Gegenfahrbahn trotz des leicht in die Gegenfahrbahn ragenden vorderen Überhangs des Postautos sogar ein Personwagen ohne Schwierigkeiten hätte kreuzen können. Ferner sei die Geschwindigkeit des Postautos der Situation angemessen gewesen, d.h. sowohl Anhalten auf halbe Sichtweite als auch eine moderate Querbeschleunigung seien gegeben gewesen (vgl. zit. Gutachten S. 9). Unter der Annahme, dass die Aussagen der beteiligten Fahrzeuglenker bezüglich der Motorradposition in Querrichtung zur Fahrbahn zutreffend seien, habe für den Postautolenker kein Anlass bestanden, bei der ersten Sichtbarkeit auf den entgegenkommenden Motorradlenker zu reagieren. Der Postautolenker hätte die Kollision vermeiden können, wenn er unmittelbar nach der ersten Wahrnehmung des Motorradlenkers mit einer Vollbremsung reagiert hätte. Er habe hingegen aus unfalltechnischer Sicht zunächst davon ausgehen können, dass er vom Motorradlenker gesehen werde und dass der Motorradlenker den grossen Freiraum für die Vorbeifahrt nutzen werde. Die Aussage des Postautolenkers, dass der Motorradfahrer zunächst normal entgegen gekommen sei und dann immer näher zur Mittellinie gezogen habe, sei nachvollziehbar. Als der Postautolenker festgestellt habe, dass das Motorrad immer näher zur Mittellinie ziehe, habe er 5,5 m vor der Kollision reagiert und eine Vollbremsung gemacht (vgl. zit. Gutachten S. 8 sowie S. 12 ff.).

Der Vorderrichter hat gestützt auf dieses Gutachten und auf den im Strassenverkehr geltenden Vertrauensgrundsatz nach Ansicht des Kantonsgerichts zutreffend erkannt, dass der Postautolenker bei erster Sichtbarkeit des Motorradlenkers nicht hat befürchten müssen, dass ihn der Motorradlenker nicht sieht und innerhalb seiner Fahrspur noch mehr nach links in Richtung der Mittellinie fährt. In diesem Zusammenhang spielt es keine Rolle, ob der Motorradlenker nun in der Mitte seiner Fahrspur (d.h. auf der 7,6 m breiten Strasse ca. 1,9 m von der Mittellinie entfernt) oder 1 m von der Mittellinie entfernt gefahren ist (vgl. dazu auch zit. Gutachten S. 12). So oder so musste der Postautolenker bei erster Sichtbarkeit des Motorradlenkers nicht damit rechnen, dass dieser ihn nicht gesehen habe und der verbleibende Platz von mindestens 2,5 m (vgl. zit. Gutachten S. 14) zum Kreuzen nicht ausreichen werde. Erst als er feststellte, dass der Motorradlenker immer näher zur Mittellinie zog, musste er reagieren, was er dann auch tat. Die von den Gutachtern festgehaltene Vermeidbarkeit des Unfalls durch eine unmittelbare Vollbremsung bei erster Sichtbarkeit des Motorradfahrers stellt daher einen rein theoretisch möglichen Kausalverlauf dar, den zu wählen dem Postauto aber unter Beachtung des Vertrauensgrundsatzes im Strassenverkehr rechtlich gar nicht zumutbar gewesen ist. Die Vorinstanz ist mithin zu Recht zum Schluss gekommen, dass den Postautolenker keinerlei zivilrechtliches Verschulden am Zustandekommen des Unfalls vom 21.06.2002 trifft.

6. Ferner beanstandet der Berufungskläger, dass der Vorderrichter ein mittelgradiges resp. markantes Verschulden des Berufungsklägers angenommen habe.

Für die zivilrechtliche Qualifikation des Verschuldens ist es unerheblich, ob strafrechtlich eine einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG oder eine grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG (in der bis 31.12.2012 geltenden Fassung) vorliegt. Ausserdem verfährt die Argumentation des Berufungsklägers nicht, dass ein Absehen von Strafe wegen der Folgen einer Straftat nur bei einem leichten Verschulden möglich sei (vgl. BSK StGB I-Riklin, Art. 54 N 16; BGE 121 IV 175 E. 2.e). Weiter ist es nicht ausschlaggebend, ob das Verhalten des Motorradlenkers als leichtes oder mittelgradiges Verschulden qualifiziert wird. Entscheidend ist vielmehr, ob das Verschulden des Motorradlenkers nur geringfügig ist, so dass ihm im Rahmen des Kausalablaufs bloss eine ganz untergeordnete Bedeutung zukommt, oder ob es graduell darüber hinausgeht, so dass es im Rahmen der Haftungskollision als markantes Verschulden den Ausschlag gibt für eine alleinige Haftung des Motorradlenkers.

Gemäss Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 15.02.2013 war ein Kreuzen mit dem Postauto in der fraglichen Kurve sogar für einen Personenwagen möglich (vgl. zit. Gutachten S. 9). Zudem hätte der Motorradfahrer die Kollision vermeiden können, wenn er im Bereich der Einmündung der Z.____strasse in die X.____strasse in Y.____ in der Mitte seiner Fahrspur gefahren wäre und diese Position beibehalten hätte (vgl. zit. Gutachten S. 15). Diese gutachterlichen Ausführungen zeigen deutlich auf, dass das Verhalten des Motorradlenkers nicht nur eine untergeordnete, sondern eine wesentliche Rolle in der Kausalkette des Unfallhergangs spielt. Er hätte den Unfall mit einer minimalen und darüber hinaus rechtlich gebotenen Änderung seiner Fahrspur mit Leichtigkeit verhindern können. Das von ihm verletzte Rechtsfahrgebot dient insbesondere dem möglichst gefahrlosen Kreuzen im Gegenverkehr und dem möglichst gefahrlosen Überholen (vgl. Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Bern 2002, N 665). Dieser Verhaltensnorm kommt vor allem bei unübersichtlichen und engen Kurven, in denen stets damit gerechnet werden muss, dass ein auf der Gegenfahrbahn entge-

genkommendes Fahrzeug wie z.B. ein Lastwagen oder ein Autobus über die Mittellinie auf die eigene Fahrbahn hinübertreten könnte, eine besondere Bedeutung zu. Genau um eine solche Kurve handelt es sich beim Streckenabschnitt der X.____strasse in Y.____, auf welchem sich der Unfall ereignet hat. Der Motorradlenker musste daher mit Behinderungen auf seiner Fahrbahn rechnen und darauf vorbereitet sein, für ein allenfalls notwendiges Ausweichmanöver weiter rechts in seiner Fahrspur zu fahren oder bei einer vollständigen Versperrung seiner Fahrbahn auf halbe Sicht anzuhalten, zumal er ortskundig war. Die Verletzung dieser fundamentalen und wichtigen Regel in der fraglichen Verkehrssituation gereicht dem Motorradfahrer zivilrechtlich zu einem Verschulden, das jedenfalls nicht mehr als geringfügig bezeichnet werden kann. Vielmehr stimmt das Kantonsgericht der Ansicht des Vorderrichters zu, dass das Verschulden des Berufungsklägers zivilrechtlich als mittelschwer einzustufen ist.

7. Überdies macht der Berufungskläger geltend, dass der Vorderrichter das offensichtliche Überwiegen der Betriebsgefahr auf Seiten der Berufungsbeklagten zu Unrecht verneint habe. Die Betriebsgefahr eines Motorrads und diejenige eines Postautos gelten - wie gesehen (vgl. E. 4 hievon) - grundsätzlich als gleichwertig, so dass sie sich gegenseitig neutralisieren. Namentlich das viel höhere Gewicht des Postautos wird durch die deutlich erhöhte Verletzbarkeit des Motorradfahrers aufgewogen. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Postautolenkers war nur unwesentlich höher als die geschätzte Kollisionsgeschwindigkeit des Motorradlenkers, weshalb dieser Aspekt vernachlässigt werden kann. Das mit angemessener Geschwindigkeit erfolgte Befahren der Gegenfahrbahn durch den Postautolenker kann im vorliegenden Fall - im Unterschied zur Fallkonstellation in den vom Berufungskläger zitierten Entscheiden BGE 123 III 274 ff., 105 II 209 ff., 90 IV 265 ff. und in BGer 4C.167/2000 - nicht als erhöhte Betriebsgefahr oder anderer besonderer Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG gewertet werden, weil es ein Kreuzen für entgegenkommende Motorräder oder Autos nicht verunmöglichte und sich in keiner Weise unfallverursachend auswirkte. Aus dem gleichen Grund begründet im vorliegenden Fall auch die Tatsache, dass der Postautolenker aufgrund der Bauart seines Fahrzeugs die Kurve nur mit einem Überfahren der Mittellinie in die Gegenfahrbahn hinein befahren konnte, nicht eine erhöhte Betriebsgefahr resp. einen anderen besonderen Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG. Ob der Umstand, dass dem Postautolenker eine grössere Reaktions- und Bremsschwellendauer zugestanden werden muss, weil er seine Fahrgäste nicht mit einer sofortigen Vollbremsung gefährden darf (vgl. Gutachten des Forensischen Instituts Zürich S. 15), eine Erhöhung der abstrakten Betriebsgefahr des Postautos begründet, mag dahingestellt bleiben. Selbst wenn dem so wäre, hätte dies in der konkreten Verkehrssituation keine Erhöhung der Betriebsgefahr resp. keinen anderen besonderen Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG begründet, weil zufolge des zur Verfügung stehenden Kreuzungsfreiraums für den Postautolenker gar kein Anlass für eine starke Bremsung bestand (vgl. zit. Gutachten S. 12 und 13). Dem Berufungskläger ist es letztlich nicht gelungen, die Vermutung der gleich grossen Betriebsgefahren von Motorfahrzeugen zu entkräften. Hierin ist denn auch ein wesentlicher Unterschied zu demjenigen Fall auszumachen, der dem Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 19.01.1994 zugrunde gelegen ist, weshalb der diesbezügliche Verweis des Berufungsklägers fehl geht. Den Unfall verursacht hat im vorliegenden Fall ausschliesslich das Fehlverhalten des Motorfahrzeuglenkers, weshalb keine Veranlassung besteht, vom Verschulden als massgeblichem Faktor bei der Haftungsverteilung abzuweichen. Selbst wenn entgegen der Ansicht des Kantonsgerichts eine erhöhte Betriebsge-

fahr des Postautos angenommen würde, hätte sie sich nicht konkret unfallverursachend ausgewirkt, so dass sie neben dem eindeutigen Verschulden des Motorradlenkers als „quantité négligeable“ erschiene.

Mangels eines Verschuldens des Postautolenkers und zufolge eines nicht mehr nur geringfügigen, sondern sogar mittelschweren Verschuldens des Motorradlenkers sowie mangels Vorliegens besonderer Umstände, welche eine andere Verteilung rechtfertigten, hat der Motorradlenker die volle Haftung zu übernehmen. Somit erweist sich die Rüge der unrichtigen Rechtsanwendung als unbegründet. Ein Anspruch des Berufungsklägers gegen die Berufungsbeklagte ist bei dieser Sach- und Rechtslage in Übereinstimmung mit der Vorinstanz zu verneinen.

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

Demnach wird erkannt:

- ://:
1. Die Berufung wird abgewiesen.
 2. Die Gerichtsgebühr von pauschal CHF 3'000.00 wird dem Berufungskläger auferlegt. Der Berufungskläger hat der Berufungsbeklagten eine Parteientschädigung von pauschal CHF 4'500.00 zu entrichten.

Präsidentin

Gerichtsschreiber

Christine Baltzer-Bader

Hansruedi Zweifel

Der Berufungskläger hat gegen diesen Entscheid am 6. Januar 2014 Beschwerde an das Schweizerische Bundesgericht erhoben (4A_5/2014).