

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

4A 5/2014

Urteil vom 2. Juni 2014

I. zivilrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichterin Klett, Präsidentin,
Bundesrichterinnen Hohl, Niquille,
Gerichtsschreiber Luczak.

Verfahrensbeteiligte
A._____,
vertreten durch Rechtsanwalt Stefan Hofer,
Beschwerdeführer,

gegen

Die Schweizerische Post,
vertreten durch Advokat Dr. Urs Beat Pfrommer,
Beschwerdegegnerin.

Gegenstand
Haftung des Motorfahrzeughalters,

Beschwerde gegen den Entscheid des Kantonsgerichts Basel-Landschaft, Abteilung Zivilrecht, vom 12. November 2013.

Sachverhalt:

A.
Am 21. Juni 2002 kollidierte A._____ (Beschwerdeführer), der ein Motorrad lenkte, in einer scharfen Kurve mit einem entgegenkommenden Postauto. Er erlitt schwere Verletzungen.

A.a. Der Postautolenker fuhr mit knapp 30 km/h und verlangsamte bis zum Scheitelpunkt der Kurve auf 21 km/h. Die Steigung beträgt im Kollisionsbereich ca. 4.5 %. Das die Steigung herauffahrende Postauto war für den Gegenverkehr gut sichtbar. Dem Postauto war es nicht möglich, die Kurve zu befahren, ohne die Gegenfahrbahn in Anspruch zu nehmen. Es ragte an der Kollisionsstelle 55 cm auf die Gegenfahrbahn. Noch weiter rechts zu fahren, um weniger in die Gegenfahrbahn zu ragen, war fahrtechnisch nicht möglich. Es ist aber selbst für einen Personenwagen möglich, das Postauto an der fraglichen Stelle zu kreuzen. Als der Postautolenker feststellte, dass der Verunfallte immer näher zur Mittellinie zog, reagierte er 5.5 m vor dem Aufprall und machte eine Vollbremsung. Im Kollisionszeitpunkt wies das Postauto eine Kollisionsgeschwindigkeit von 19 km/h auf. Hätte der Postautolenker im Moment, als er den Motorradfahrer zum ersten Mal sah, sofort voll gebremst, hätte er die Kollision verhindern können.

A.b. Der Motorradlenker war ortskundig. Er fuhr zunächst in der Mitte seiner Fahrspur (ca. 1.9 m von der

Mittellinie entfernt). Hätte er diese Fahrposition beibehalten, hätte er die Kollision vermeiden können. Er zog aber sein Fahrzeug von der Mitte seiner Fahrspur unvermittelt und überraschend nach innen, so dass es gut 40 cm von der Leitlinie entfernt zum Zusammenprall kam. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrads liess sich nicht genau eruieren. Sie war unwesentlich tiefer, als diejenige des Postautos und betrug gemäss forensischem Gutachten geschätzte 11-21 km/h.

B.

Der Verunfallte erhob am 5. Dezember 2011 beim Bezirksgericht Laufen Teilklage und verlangte von der Schweizerischen Post (Beschwerdegegnerin) Fr. 30'000.– nebst Zins. Antragsgemäss schränkte der Bezirksgerichtspräsident das Verfahren auf die Frage der Haftpflicht und gegebenenfalls der Haftungsquote ein und wies die Klage am 15. Juni 2013 kostenfällig ab. Die vom Verunfallten gegen dieses Urteil erhobene Berufung wies das Kantonsgericht Basel-Landschaft am 12. November 2013 ab.

C.

Mit Beschwerde in Zivilsachen beantragt der Verunfallte dem Bundesgericht im Wesentlichen, ihm für die Folgen des Verkehrsunfalls mit einer Haftungsquote von 40 % (eventuell nach dem Ermessen des Gerichts) Schadenersatz zuzusprechen und die Sache im Übrigen an die erste Instanz zurückzuweisen zur Beurteilung der eingeklagten Schadenersatzforderung. Sein Gesuch, der Beschwerde mit Blick auf die Kostenfolgen des angefochtenen Entscheides aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, wies das Bundesgericht am 10. Februar 2014 ab. Die Beschwerdegegnerin schliesst auf kostenfällige Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Auch das Kantonsgericht beantragt unter Hinweis auf den angefochtenen Entscheid, die Beschwerde abzuweisen. Der Beschwerdeführer hat unaufgefordert eine Bemerkung zu einem Punkt in der Beschwerdeantwort eingereicht.

Erwägungen:

1.

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die Feststellung des Sachverhaltes kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG). "Offensichtlich unrichtig" bedeutet dabei "willkürlich" (BGE 140 III 115 E. 2 S. 117 mit Hinweis).

1.1. Der Beschwerdeführer, der die Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz anfechten will, kann sich nicht damit begnügen, den bestrittenen Feststellungen eigene tatsächliche Behauptungen gegenüberzustellen oder darzulegen, wie die Beweise seiner Ansicht nach zu würdigen gewesen wären. Vielmehr hat er klar und substantiiert aufzuzeigen, inwiefern die gerügten Feststellungen bzw. die Unterlassung von Feststellungen offensichtlich unrichtig sind oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruhen. Auf eine Kritik an den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz, die diesen Anforderungen nicht genügt, ist nicht einzutreten (BGE 133 II 249 E. 1.4.3 S. 254 f.; 133 III 462 E. 2.4 S. 466 f.). Wer sich auf eine Ausnahme von der Bindung des Bundesgerichts an die tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz beruft und den Sachverhalt gestützt darauf berichtigt oder ergänzt wissen will, hat mit Aktenhinweisen darzulegen, dass er entsprechende rechtsrelevante Tatsachen und taugliche Beweismittel bereits bei den Vorinstanzen prozesskonform eingebracht hat (BGE 140 III 86 E. 2 S. 90 mit Hinweisen).

1.2. Der Beschwerdeführer wiederholt in tatsächlicher Hinsicht seine Vorbringen aus dem kantonalen Verfahren und behauptet, die Vorinstanz habe diese Darstellung bestätigt. Da darin keine Sachverhaltsrüge zu sehen ist, bleibt es insoweit bei den Feststellungen der Vorinstanz. Diese hat zunächst die Argumentation des erstinstanzlichen Richters wiedergegeben und diese in tatsächlicher Hinsicht in gewissen Punkten korrigiert. Soweit keine Korrekturen erfolgten, sind mithin in tatsächlicher Hinsicht und vorbehaltlich substantiiert Sachverhaltsrügen die im angefochtenen Entscheid wiedergegebenen Feststellungen des erstinstanzlichen Richters massgebend (Art. 105 BGG).

2.

Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs 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, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen.

2.1. Dies bedeutet, dass bei einseitigem erheblichem Verschulden der schuldhaft Halter grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen hat. Die Bedeutung des Verschuldens wird aber insoweit relativiert, als besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen können (Art. 61 Abs. 1 SVG). Der schuldlose Halter hat daher dann 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 274 E. 1a/bb S. 277 f.; Urteil des Bundesgerichts 4C.3/2001 vom 26. September 2001 E. 2a/aa; je mit Hinweisen).

2.2. Die Beurteilung der Umstände im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG beruht weitgehend auf richterlichem Ermessen. Solche Ermessensentscheide überprüft das Bundesgericht an sich frei. Es übt dabei aber Zurückhaltung und greift nur ein, wenn die Vorinstanz grundlos von in Lehre und Rechtsprechung anerkannten Grundsätzen abgegangen ist, wenn sie Tatsachen berücksichtigt hat, die für den Entscheid im Einzelfall keine Rolle hätten spielen dürfen, oder wenn sie umgekehrt Umstände ausser Betracht gelassen hat, die hätten beachtet werden müssen. Es greift ausserdem in Ermessensentscheide ein, wenn sich diese im Ergebnis als offensichtlich unbillig, als in stossender Weise ungerecht erweisen (BGE 123 III 274 E. 1a/cc S. 279 f.; Urteil des Bundesgerichts 4A 479/2009 vom 23. Dezember 2009 E. 7.2 mit Hinweisen).

3.

Die Vorinstanz sah die Voraussetzungen für eine Haftung der Beschwerdegegnerin nicht als gegeben an.

3.1. Sie erkannte, den Postautolenker treffe am Unfall kein Verschulden. Im Moment, als er den Motorradfahrer zu ersten Mal sah und durch eine Vollbremsung den Unfall theoretisch hätte verhindern können, sei er dazu aufgrund des Vertrauensgrundsatzes nicht verpflichtet gewesen, unabhängig davon, ob man annehme, der Verunfallte habe sich in diesem Zeitpunkt auf der Mitte seiner Fahrbahn befunden oder lediglich 1 m von der Mittellinie entfernt. Der Lenker des Postautos habe nicht damit rechnen müssen, dass ihn der Motorradfahrer nicht gesehen habe und der verbleibende Platz von mindestens 2.5 m nicht zum Kreuzen ausreichen werde. Als er festgestellt habe, dass der Motorradlenker immer näher zur Mittellinie zog, habe er reagiert.

3.2. Die Vorinstanz erachtete es in Würdigung der Beweise als erwiesen, dass der Motorradlenker zunächst in der Mitte seiner Fahrspur fuhr und die Kollision hätte vermeiden können, wenn er diese Fahrposition beibehalten hätte. Sie hielt allerdings fest, es würde sich im Ergebnis nichts ändern, wenn man davon ausgehe, der Motorradlenker sei zunächst lediglich 1 m von der Mittellinie entfernt gefahren. Sie erkannte, der Motorradlenker hätte den Unfall mit einer minimalen und darüber hinaus rechtlich gebotenen Änderung seiner Fahrspur verhindern können. Dem Rechtsfahrgebot komme gerade bei unübersichtlichen Kurven besondere Bedeutung zu. Die Verletzung dieser fundamentalen Regel in der fraglichen Verkehrssituation gereiche dem Verunfallten zu einem Verschulden, das als mittelschwer einzustufen sei.

3.3. Die Betriebsgefahr eines Motorrads und diejenige eines Postautos gälten grundsätzlich als gleichwertig. Das höhere Gewicht der Postautos werde durch die deutlich erhöhte Verletzbarkeit des Motorradfahrers aufgewogen. Das mit angemessener Geschwindigkeit erfolgte Fahren seitens des Postautofahrers könne im zu beurteilenden Fall nicht als erhöhte Betriebsgefahr oder anderer besonderer Umstand i.S.v. Art. 61 Abs. 1 SVG gewertet werden, da es ein Kreuzen für entgegenkommende Motorräder oder Autos nicht verunmöglicht und sich in keiner Weise unfallverursachend ausgewirkt habe. Aus dem gleichen Grund begründe auch die Tatsache, dass der Postautolenker aufgrund der Bauart seines Fahrzeugs die Kurve nur mit einem Übertagen der Mittellinie in die Gegenfahrbahn hinein befahren konnte, nicht eine erhöhte Betriebsgefahr respektive einen

anderen besonderen Umstand im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG. Ob der Postautolenker beim Bremsen auf die Passagiere Rücksicht nehmen müsse, abstrakt die Betriebsgefahr erhöhe, liess die Vorinstanz offen, da zufolge des zur Verfügung stehenden Kreuzungsraums kein Anlass für eine starke Bremsung bestanden habe. Ausschliesslich das Fehlverhalten des Motorradfahrers habe den Unfall verursacht.

3.4. Die Vorinstanz gelangte zum Ergebnis, selbst wenn eine erhöhte Betriebsgefahr des Postautos angenommen würde, hätte sie sich nicht konkret unfallverursachend ausgewirkt, so dass sie neben dem eindeutigen Verschulden des Motorradlenkers als "quantité négligeable" erscheine. Mangels Verschuldens des Postautolenkers und besonderer Umstände, die eine andere Verteilung rechtfertigen würden, und zufolge mittelschweren Verschuldens des Motorradlenkers habe der Motorradlenker die volle Haftung zu übernehmen.

4.

Zunächst rügt der Beschwerdeführer vor dem Hintergrund des bundesrechtlichen Kausalitätsbegriffs (vgl. hierzu BGE 132 III 715 E. 2.2 S. 719) die Feststellung, dass sich das Befahren der Gegenfahrbahn durch das Postauto in keiner Weise unfallverursachend ausgewirkt habe, als offensichtlich unrichtig und damit willkürlich. Die Rüge geht an der Sache vorbei. Aufgrund der Feststellungen der Vorinstanz ist in der Tat davon auszugehen, dass es nicht zum Unfall gekommen wäre, wenn das dem Motorradlenker entgegenkommende Fahrzeug nicht in die Gegenspur hinübergeragt hätte. Die Vorinstanz traf ihre Feststellung aber nicht mit Blick auf die natürliche Kausalität, sondern im Zusammenhang mit Art. 61 Abs. 1 SVG. Es ging mithin nicht um die Kausalität, sondern darum, ob im Übertreten in die Gegenfahrbahn ein besonderer Umstand im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG zu erblicken ist.

5.

Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, das wesentlich höhere Gewicht des Postautos, dessen schlechte Lenkbarkeit und das Herüberragen in die Gegenfahrbahn habe die Betriebsgefahr erhöht. Diese begründe eine Kausalhaftung, die mit dem Verschulden nichts zu tun habe. Die Vorinstanz argumentiere aber mit Verschuldenselementen, wenn sie darauf abstelle, dass es nicht zum Unfall gekommen wäre, wenn sich der Motorradfahrer an das Rechtsfahrgebot gehalten hätte. Auch die Tatsache, dass bei einer früheren Bremsung des Postautos der Unfall hätte vermieden werden können, eine solche Bremsung mit Blick auf die Passagiere aber nicht möglich gewesen sei, könne als unfallkausale Erhöhung der Betriebsgefahr angesehen werden. Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, die Betriebsgefahr habe sich im zu beurteilenden Fall besonders stark ausgewirkt und hätte daher zwingend berücksichtigt werden müssen. Zudem spricht er sich für eine Aufteilung des Schadens nach der "sektoriellen Methode" aus.

5.1. Die Betriebsgefahr ist nicht abstrakt zu bestimmen, sondern es ist zu berücksichtigen, ob und wenn ja in welchem Masse sie sich in der konkreten Situation ausgewirkt hat (vgl. BGE 105 II 209 E. 4b S. 214; zit. Urteile 4A 479/2009 E. 7.1; 4C.3/2001 E. 2a/aa). Die Berücksichtigung der Auswirkung der Betriebsgefahr im Rahmen von Art. 61 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass die Gefahr des einen Fahrzeugs nach dessen Art, Grösse, Geschwindigkeit usw. offensichtlich überwiegt und zwischen den Betriebsgefahren der beteiligten Fahrzeuge ein erheblicher Unterschied besteht (vgl. BGE 99 II 93 E. 2b S. 96; zit. Urteil 4C.3/2001 E. 2a/aa mit Hinweisen). Der Hinweis des Beschwerdeführers auf die Kausalität der Betriebsgefahr greift vor diesem Hintergrund zu kurz. Würden sämtliche beteiligten Verkehrsteilnehmer auf die Benutzung des von ihnen gewählten Verkehrsmittels verzichten, liesse sich jeder Unfall, der mit dem Betrieb eines Motorfahrzeugs zusammenhängt, vermeiden. In diesem Sinne ist die Betriebsgefahr eines Verkehrsmittels regelmässig natürlich kausal für den Unfall. Dies genügt nicht, um darin einen besonderen Umstand im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG zu erblicken (vgl. Brehm, Motorfahrzeughaftpflicht, 2008, S. 318 Rz. 823), und sagt über die für eine Berücksichtigung massgebende Intensität der Auswirkung der Betriebsgefahr in der konkreten Situation nichts aus.

5.1.1. Hätte der Postautolenker im ersten Augenblick gebremst, wäre es zwar nicht zum Unfall gekommen. Selbst wenn diesbezüglich mit Blick auf die Passagiere des Postautos abstrakt eine erhöhte Betriebsgefahr anzunehmen wäre, hätte sich diese Gefahr aber im konkreten Fall nicht ausgewirkt. Da im Moment, da der Unfall

noch hätte vermieden werden können, kein Anhaltspunkt dafür gegeben war, dass es zu Problemen beim Kreuzen kommen könnte, war der Lenker des Postautos nicht gehalten zu bremsen. Daran hätte sich nichts geändert, auch wenn er keine Passagiere befördert hätte, auf die er Rücksicht zu nehmen hatte.

5.1.2. Das Gewicht kann zwar für die Frage der Betriebsgefahr eine Rolle spielen (zit. Urteil 4C.3/2001 E. 2a/aa; FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. 2, 2013, S. 163 Rz. 525 f.). Eine Auswirkung auf den konkreten Unfallablauf (OFTINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II/2, 4. Aufl. 1989, S. 288 § 25 Rz. 669) zeigt die darin liegende Gefahr indessen nur, wenn der Unfall bei einer Kollision mit einem leichteren Fahrzeug wegen des geringeren Gewichts weniger gravierende Auswirkungen gehabt hätte. Dass dies der Fall ist, hat die Vorinstanz nicht festgestellt, und der Beschwerdeführer macht nicht geltend, er hätte Entsprechendes prozesskonform behauptet (vgl. E. 1.1 hiervor). Daher musste die Vorinstanz in der konkreten Situation dem Gewicht des Postautos im Vergleich zum Fahrfehler des Beschwerdeführers keine entscheidende Bedeutung zumessen.

5.1.3. Heikler ist das Übertreten auf die andere Fahrbahn. Das konstruktionsbedingte Befahren der Gegenfahrbahn in engen Kurven erhöht namentlich bei unübersichtlichen Verhältnissen die Gefahr, dass es beim Kreuzen zu einem Unfall kommen könnte. Nach den Feststellungen der Vorinstanz war das Postauto für den Gegenverkehr indessen gut sichtbar und hätte das Übertreten selbst das Kreuzen mit einem Auto nicht verunmöglicht. Hätte der Beschwerdeführer seine Fahrposition in der Mitte seiner Fahrspur (ca. 1.9 m von der Mittellinie entfernt) beibehalten, hätte er die Kollision vermeiden können. Vor diesem Hintergrund überschreitet die Vorinstanz ihr Ermessen nicht, wenn sie trotz gegebener Kausalität annimmt, in der konkreten Situation habe sich die im Übertreten beziehungsweise in der geringeren Manövrierfähigkeit liegende Betriebsgefahr nicht in einer Weise manifestiert, die als besonderer Umstand im Sinne von Art. 61 SVG zu berücksichtigen wäre. Entscheidend wirkte sich aus, dass der Beschwerdeführer das entgegenkommende Fahrzeug offenbar nicht gesehen hat und jedenfalls, statt die Fahrspur beizubehalten oder an den rechten Rand zu ziehen, sein Fahrzeug überraschend nach innen gezogen hat (was umso unverständlicher ist, sofern er das Postauto nicht übersehen haben sollte, da er diesfalls damit rechnen musste, dass es aufgrund der Grösse des Postautos bei einem Kreuzen nahe der Mittellinie zu Problemen kommen könnte). Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz annimmt, den allein schuldigen Halter treffe nicht bloss ein geringfügiges Verschulden, und ihm die volle Haftung überbindet (vgl. Botschaft vom 14. November 1973 betreffend Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl. 1973 II 1173 ff. S. 1198 f.; BGE 123 III 274 E. 1a/bb S. 277 f. mit Hinweisen). Gerade weil das Postauto notorisch gross ist, muss beim Betrieb desselben in der Regel nicht damit gerechnet werden, es könnte übersehen werden, obwohl es objektiv für den Gegenverkehr gut sichtbar war, oder ein entgegenkommendes Motorrad werde trotz der Breite des Postautos in die Mitte der Fahrspur ziehen, wenn das Kreuzen bei Beibehalten der Fahrspur problemlos möglich wäre. Im Unfall hat sich primär nicht die spezielle Gefahr des Postautos manifestiert, sondern die Folge des Fahrfehlers des Beschwerdeführers.

5.2. Der Hinweis auf die "sektorielle" Aufteilung des Schadens (OFTINGER/STARK, a.a.O., S. 284 § 25 Rz. 653; FELLMANN, a.a.O., S. 152 Rz. 489; ebenso BREHM, a.a.O., S. 328 Rz. 849 jedoch ausschliesslich für den Fall, dass die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs des nichtschuldigen Halters gewichtig genug ist, um als besonderer Umstand im Sinne von Art. 61 Abs. 2 SVG in die Abwägung einbezogen zu werden vgl. BGE 129 III 65 E. 7.3 S. 70) hilft dem Beschwerdeführer nichts. Nach dieser Aufteilung, bei der alle rechtlich relevanten Ursachen zusammen 100 % der Gesamtverursachung ergeben und durch Werturteil jeder relevanten Mitursache eine Quote zugeteilt wird (vgl. OFTINGER/STARK, a.a.O., S. 252 § 25 Rz. 558 i.V.m. S. 284 § 25 Rz. 653; FELLMANN, a.a.O., S. 152 Rz. 489; BREHM, a.a.O., S. 324 Rz. 838) haftet zwar in der Regel der schuldlose Halter für die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs, auch wenn sich diese nicht besonders stark ausgewirkt hat oder wenn den allein schuldigen Halter mehr als nur ein geringfügiges Verschulden trifft. Auch bei einer sektoriellen Aufteilung besteht aber, wie der Beschwerdeführer selbst ausführt, die Möglichkeit, einer Betriebsgefahr den Wert 0 % zuzuweisen, wenn die anderen Faktoren so stark überwiegen, dass die Betriebsgefahr als "quantité négligeable" nicht mehr zu berücksichtigen ist (OFTINGER/STARK, a.a.O., S. 284 § 25 Rz. 653; anders wohl FELLMANN, a.a.O., S. 167 Rz. 543, der eine Befreiung von der Haftung nur nach Massgabe von Art. 59 Abs. 1 SVG zulassen will). In dieser Situation besteht auch nach der sektoriellen Aufteilung für den schuldlosen Halter keine Haftung. Die Vorinstanz nahm in einer Zusatzbegründung aber an,

eine allenfalls erhöhte Betriebsgefahr des Postautos erscheine neben dem eindeutigen Verschulden des Motorradlenkers als "quantité négligeable". Auch insoweit gelingt es dem Beschwerdeführer nicht aufzuzeigen, dass die Vorinstanz ihr Ermessen überschritten hätte.

5.2.1. Im zu beurteilenden Fall steht nicht ein kleiner Fehler des Motorradlenkers zur Diskussion, der zufolge der Betriebsgefahr des entgegenkommenden Fahrzeugs zu einem grossen Schaden geführt hat (vgl. FELLMANN, a.a.O., S. 152 Rz. 487). Die vom Beschwerdeführer behauptete besondere Betriebsgefahr des Postautos hat in der konkreten Situation nicht zu einer wesentlichen Gefahr geführt, da aufgrund der Ausgangsposition des Beschwerdeführers sowie der Sicht- und Platzverhältnisse ein Kreuzen ohne Probleme möglich blieb. Damit kommt dem Fehlverhalten des Beschwerdeführers massgebende Bedeutung zu.

5.2.2. Auch hat die Vorinstanz die Sorgfaltsanforderungen nicht überspannt (vgl. FELLMANN, a.a.O., S. 154 ff. Rz. 495 ff., der auf die Probleme hinweist, die sich bei der nachträglichen Beurteilung des Verschuldens durch das Gericht ergeben können). Vom Motorradfahrer wird kein Verhalten verlangt, das dem widerspricht, was man intuitiv tun würde (vgl. FELLMANN, a.a.O., S. 150 f. Rz. 485 ff. betreffend abruptes Bremsen, das wegen der Schleudergefahr ausnahmsweise unangebracht war). Es ist nicht ersichtlich, inwiefern es dem intuitiven Verhalten eines Verkehrsteilnehmers widersprechen sollte, zu schauen, wohin er fährt, und nicht zur Strassenmitte zu ziehen, wenn ihm ein Postauto entgegenkommt und er damit rechnen muss, dass das Kreuzen nahe der Strassenmitte problematisch werden könnte.

5.2.3. Damit ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die Betriebsgefahr des Postautos neben dem eindeutigen Verschulden des Motorradlenkers als "quantité négligeable" betrachtete. Der Frage, nach welcher Methode der Schaden aufzuteilen ist, kommt daher keine Bedeutung zu.

6.

Die Beschwerde erweist sich insgesamt als unbegründet. Sie ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend wird der Beschwerdeführer kosten- und entschädigungspflichtig.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 3'000.– werden dem Beschwerdeführer auferlegt.

3.

Der Beschwerdeführer hat die Beschwerdegegnerin für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 3'500.– zu entschädigen.

4.

Dieses Urteil wird den Parteien und dem Kantonsgericht Basel-Landschaft, Abteilung Zivilrecht, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 2. Juni 2014

Im Namen der I. zivilrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Die Präsidentin: Klett

Der Gerichtsschreiber: Luczak