

BGer 8C_201/2021 vom 1. Juli 2021

Bundesgericht, 2021-07-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_8C_201_2021

FR: TF 8C_201/2021 du 1 juillet 2021

IT: TF 8C_201/2021 del 1 luglio 2021

Erwägungen

E. 1.1

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann eine Rechtsverletzung nach Art. 95 f. BGG gerügt werden. Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Dennoch prüft es - offensichtliche Fehler vorbehalten - nur die in seinem Verfahren gerügten Rechtsmängel (Art. 42 Abs. 1 f. BGG; BGE 135 II 384 E. 2.2.1 S. 389).

E. 1.2

Im Beschwerdeverfahren um die Zusprechung oder Verweigerung von Geldleistungen der Unfallversicherung ist das Bundesgericht nicht an die vorinstanzliche Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gebunden (Art. 97 Abs. 2 und Art. 105 Abs. 3 BGG).

E. 2.1

Streitig und zu prüfen ist, ob die Vorinstanz zu Recht die Kürzung der Taggeldleistungen bestätigte.

E. 2.2

Das kantonale Gericht hat die Bestimmung von Art. 37 Abs. 2 UVG über die Leistungskürzung bei Grobfahrlässigkeit und die dazu ergangene Rechtsprechung (vgl. BGE 138 V 522 E. 5.2; 118 V 305 E. 2b) zutreffend dargelegt. Es wird darauf verwiesen.

E. 2.3

Betont sei, dass der Begriff der groben Fahrlässigkeit nach Art. 37 Abs. 2 UVG weiter zu fassen ist als derjenige der groben Verletzung von Verkehrsregeln nach Art. 90 Ziff. 2 SVG , welcher ein rücksichtsloses oder sonst wie schwerwiegend regelwidriges Verhalten voraussetzt. Bei Fehlverhalten im Strassenverkehr liegt grobe Fahrlässigkeit im Sinne von Art. 37 Abs. 2 UVG in der Regel dann vor, wenn in ursächlichem Zusammenhang mit dem Unfall eine elementare Verkehrsvorschrift oder mehrere wichtige Verkehrsregeln schwerwiegend verletzt wurden. Nicht jede pflichtwidrige und unfallkausale Missachtung einer Verkehrsvorschrift bedeutet demgemäss eine grobe Fahrlässigkeit, ansonsten die Abgrenzung gegenüber der leichten Fahrlässigkeit entfielen. Auch die Verletzung einer elementaren Verkehrsvorschrift führt nicht notwendigerweise zur Annahme einer groben Fahrlässigkeit, da nicht allein auf den Tatbestand der verletzten Vorschrift abzustellen ist. Vielmehr sind die gesamten Umstände des konkreten Falles zu würdigen und zu prüfen, ob subjektiv oder objektiv bedeutsame Entlastungsgründe vorliegen, die das Verschulden in einem milderem Licht, somit die Verkehrsregelverletzung nicht als schwerwiegend erscheinen lassen (BGE 118 V 305 E. 2b; SVR 2013 UV Nr. 34 S. 120, 8C_263/2013 E. 4.2).

E. 3.1

Die Beschwerdegegnerin begründete die strittige Kürzung der Taggeldleistungen im Wesentlichen damit, der Beschwerdeführer habe aufgrund von Unaufmerksamkeit den Bahnübergang zu spät bemerkt und eine abrupte Lenkbewegung gemacht, wodurch er auf die Bahngleise gelangt und dort mit einer Lokomotive kollidiert sei. Er habe mehrere wichtige Verkehrsregeln schwerwiegend verletzt (Missachtung von Stopp- und Lichtsignalen; Nichtbeherrschen des Fahrzeuges) und dadurch den Unfall vom 14. Juli 2018 grob fahrlässig verursacht. Es lägen nicht genügend Entlastungsgründe vor, um das Verschulden in einem milderen Lichte erscheinen zu lassen.

E. 3.2

Die Vorinstanz schloss sich der Beurteilung der Beschwerdegegnerin an, wobei sie zum Unfallhergang was folgt feststellte: Am 14. Juli 2018 sei der Beschwerdeführer mit seinem Motorrad auf der Strasse von X. _____ in Richtung Y. _____ (Portugal) unterwegs gewesen. Um 14.05 Uhr sei er kurz vor dieser Ortschaft auf einem mit einer Lichtsignalanlage sowie halbseitig mit einer Bahnschranke gesicherten Bahnübergang mit einer Lokomotive kollidiert. Gemäss Rapport der örtlichen Polizei vom 23. Juli 2018 sei die asphaltierte Strasse zum Unfallzeitpunkt in einem trockenen und sauberen Zustand gewesen und die Strassensignalisationen hätten sich allem Anschein nach in einwandfreiem Zustand befunden. Die Bahnschranke sei geschlossen gewesen. Der Beschwerdeführer habe mündlich ausgesagt, er habe sich ablenken lassen und nach Wahrnehmung der geschlossenen Barriere nicht mehr ausweichen können. Sodann habe die damalige Arbeitgeberin in einer Aktennotiz vom 20. August 2018 zum telefonisch geschilderten Unfallhergang festgehalten, der Beschwerdeführer habe plötzlich im Asphalt der Strasse ein Blinken bemerkt und - da solches noch nirgends gesehen - nicht gewusst, was das bedeute. Als er aufgeschaut habe, sei vor ihm eine Bahnbarriere über die halbe Strassenseite gewesen. Im Schreck habe er bei gleichzeitigem Bremsen mit einem Ausweichmanöver vor der Schranke auf die offene Seite hin reagiert. Dann sei er von einer herannahenden Lokomotive touchiert und auf die Strasse katapultiert worden. Weiter stellte das kantonale Gericht gestützt auf im Internet über Google Streetview zugängliche und dem Beschwerdeführer unterbreitete Bilder fest, die Verhältnisse vor Ort seien sehr übersichtlich. Der Bahnübergang liege in einer leichten Linkskurve am Ende einer langen geraden Strecke und sei schon aus weiter Entfernung zu erkennen. Ab ca. 40 Meter vor dem Bahnübergang fänden sich auf der rechten Fahrspur sechs weisse Doppelstreifen und ab ca. 10 Meter vor dem Bahnübergang sei die Fahrbahn mit roter Farbe bestrichen. Insbesondere die rote Fläche sei bereits von weitem erkennbar. Weiter fänden sich ca. 260 Meter vor dem Bahnübergang am rechten Strassenrand das Gefahrensignal "Schranken" und ein Distanzbaken, gefolgt von zwei weiteren Distanzbaken in regelmässigem Abstand. Diese Signalisation entspreche derjenigen der Schweiz. Selbst wenn der Beschwerdeführer mit lediglich 30 km/h unterwegs gewesen sein sollte, wofür aufgrund der übersichtlichen Verhältnisse keine Veranlassung bestanden habe, hätte er auch bei einer unvorhergesehenen Ablenkung die geschlossene Schranke rechtzeitig erkennen und vor dem Bahnübergang anhalten können.

E. 3.3

Ausgehend von diesem Sachverhalt erwog die Vorinstanz, der Beschwerdeführer habe der Strasse und den örtlichen Verhältnissen nicht die notwendige und von allen Verkehrsteilnehmern zu erwartende Aufmerksamkeit geschenkt, was zum Unfall vom 14.

Juli 2018 geführt habe. Die Beschwerdegegnerin habe dieses Verhalten zu Recht als grob fahrlässig beurteilt und mit einer Kürzung der Taggeldleistungen (10 %) sanktioniert, wobei keine Veranlassung bestehe, hinsichtlich des Umfangs der Kürzung in das Ermessen der Beschwerdegegnerin einzugreifen.

E. 4

Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt, verfährt nicht, wie sich aus dem Folgenden ergibt.

E. 4.1.1

Zunächst bestreitet der Beschwerdeführer die Feststellungen der Vorinstanz zu den örtlichen Verhältnissen im Bereich der Unfallstelle. Er macht im Wesentlichen - wie bereits vor der Vorinstanz - geltend, dass die Markierungen und Signalisationen vor dem Bahnübergang erst nach dem Unfall angebracht worden seien. Er begründet dies damit, dass auf den von der Vorinstanz aus dem Internet heruntergeladenen Bildern von Google Streetview das Aufnahmedatum Juli 2018 ersichtlich sei. Es liege somit nahe, dass diese Bilder nach dem Unfall vom 14. Juli 2018 aufgenommen worden seien. Inwiefern sich dieser Schluss aufdrängt, erschliesst sich indessen nicht. Auf Bild 5 ist deutlich erkennbar, dass der rote Bodenbelag bereits stark beansprucht wurde, sodass eine Erstellung kurz nach dem Unfall ausgeschlossen werden kann. Abgesehen davon hat die Vorinstanz in ihrem Urteil darauf hingewiesen, dass die rote Bodenmarkierung vor dem Bahnübergang sowie die weiteren Signalisationen (Gefahrensignal "Schranken" und Distanzbaken) auch auf den ebenfalls über Google Streetview abrufbaren Bildern vom Mai 2018 vorhanden seien. Es trifft zwar zu, dass sie diese älteren Bilder (im Gegensatz zu denjenigen vom Juli 2018) dem Beschwerdeführer im kantonalen Verfahren nicht zur Stellungnahme vorgelegt hat. Daraus kann der Beschwerdeführer jedoch nichts zu seinen Gunsten ableiten, da diese Bilder lediglich die bisherigen Erkenntnisse bestätigen. Wie das kantonale Gericht in seiner Vernehmlassung aufzeigt, sind die Bilder der Unfallstelle vom Mai 2018 über die angegebenen Koordinaten und die Zeitachsenfunktion von Google Streetview im Internet frei zugänglich. Klar ersichtlich sind darauf sowohl die rote Fläche und die weissen Balken auf dem Boden vor dem Bahnübergang als auch das Signal "Schranken" und in regelmässigen Abständen die Distanzbaken. Damit ist die Behauptung des Beschwerdeführers, die von der Vorinstanz erwähnten Markierungen und Signale seien erst nach dem Unfall angebracht worden, widerlegt, zumal kein Grund zur Annahme besteht, dass das auf den Bildern ersichtliche Aufnahmedatum nicht korrekt wäre. Soweit der Beschwerdeführer unter Berufung auf ein Satellitenbild aus der Vogelperspektive etwas anderes behauptet, dringt er damit bereits aufgrund der fehlenden Datierung der Aufnahme nicht durch.

E. 4.1.2

Auch der erneute Einwand des Beschwerdeführers, vor dem Unfall habe ihn eine im Boden eingelassene Signalisation abgelenkt, sodass er den Bahnübergang nicht rechtzeitig habe erkennen können, ist unbehelflich. Wie die Vorinstanz in nicht zu beanstandender Beweiswürdigung feststellte, hätte der Beschwerdeführer bei gebotener Aufmerksamkeit aufgrund der Markierungen und Beschilderungen, die sich gemäss vorinstanzlicher Sachverhaltsfeststellungen bis zu einer Distanz von ca. 260 Meter vom Bahnübergang entfernt in regelmässigen Abständen finden, mit dem Bahnübergang und einer möglicherweise geschlossenen Bahnschranke rechnen müssen. Abgesehen davon ist eine

entsprechende Signalisation auf den Bildern von Google Streetview auch nicht ansatzweise erkennbar, wie die Vorinstanz zutreffend feststellte. Gegenteiliges vermag der Beschwerdeführer nicht nachzuweisen.

E. 4.1.3

Hinsichtlich der Behauptung des Beschwerdeführers, die Bahnschranke habe sich viel zu schnell gesenkt, verweist die Beschwerdegegnerin zu Recht auf den Rapport der örtlichen Polizei, wonach sich die Strassensignalisation in einwandfreiem Zustand befunden habe. Jedenfalls darf davon ausgegangen werden, dass eine fehlerhafte Bahnschranke im Polizeirapport erwähnt worden wäre. Ausserdem macht der Beschwerdeführer geltend, er sei lediglich mit rund 30 km/h unterwegs gewesen. Dass sich die Schranke so schnell gesenkt haben soll, dass der Beschwerdeführer auch nur bei kurzer Ablenkung nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte, erscheint bei diesem Tempo unwahrscheinlich.

E. 4.1.4

Nach dem Gesagten sind in Bezug auf die örtlichen Verhältnisse im Bereich der Unfallstelle keine fehlerhaften Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz auszumachen. Es ist somit davon auszugehen, dass die Strassensignalisation im Bereich der Unfallstelle einwandfrei war.

E. 4.2

Soweit der Beschwerdeführer glauben machen will, er habe sich - aufgrund eines Blinkens im Boden - nur kurz ablenken lassen und deshalb die Schranke zu spät gesehen, überzeugt dies nach dem Gesagten nicht. Aufgrund der einwandfreien Signalisation (Gefahrensignal Schranke ca. 260 Meter vor dem Bahnübergang; Distanzbaken in regelmässigen Abständen; von weitem erkennbare rote Fläche und weissen Querbalken am Boden vor dem Bahnübergang; Lichtsignal mit einem Stoppschild; halbseitigen Schranke) muss mit der Vorinstanz davon ausgegangen werden, dass der Beschwerdeführer nicht nur kurzzeitig abgelenkt war. Vielmehr ist davon auszugehen, dass er der Strasse nicht die notwendige und von allen Verkehrsteilnehmern zu erwartende Aufmerksamkeit schenkte, was den Unfall vom 14. Juli 2018 verursachte. Gemäss zutreffender Beurteilung der Beschwerdegegnerin, welche sich die Vorinstanz zu eigen machte (vgl. E. 3.2 hiavor), verletzte er mehrere wichtige Verkehrsregeln (Missachtung von Stopp- und Lichtsignalen; Nichtbeherrschen des Fahrzeuges) schwerwiegend (vgl. E. 3.1 hiavor; betreffend Missachtung eines Rotlichts bei zusätzlich übersetzter Geschwindigkeit vgl. RKUV 2000 U 375 S. 178, U 321/99 E. 4b). Bedeutende Entlastungsgründe, welche das Verschulden in einem milderem Lichte erscheinen lassen könnten, vermag der Beschwerdeführer nicht darzutun und sind auch nicht ersichtlich. Wenn die Vorinstanz aufgrund der vorhandenen Akten und des im Internet frei zugänglichen Bildmaterials der Unfallstelle auf weitere Abklärungen - insbesondere auf die Einholung der Akten des nicht weiterverfolgten Strafverfahrens oder von schriftlichen Zeugenaussagen - verzichtete, so ist auch das nicht zu beanstanden. Abgesehen davon, dass sich der Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht mit der strafrechtlichen Beurteilung deckt (vgl. E. 2.3 hiavor), legt der Beschwerdeführer auch nicht dar, welche entscheiderelevanten Erkenntnisse von weiteren Beweiserhebungen zu erwarten wären. Allein der Umstand, dass das Strafverfahren im Ausland offenbar - aus welchen Gründen auch immer - nicht weitergeführt wurde, lässt die von der Vorinstanz vorgenommene antizipierte Beweiswürdigung jedenfalls nicht als rechtsfehlerhaft erscheinen (vgl. Urteil U 289/06 vom 20. September 2007 E. 4.2.3). Sie verstösst weder

gegen die Untersuchungsmaxime noch gegen den Grundsatz der freien Beweiswürdigung (Art. 61 lit. c ATSG) oder gegen den Anspruch auf rechtliches Gehör bzw. auf Beweisabnahme (Art. 29 Abs. 2 BV ; BGE 144 V 361 E. 6.5; Urteil 8C_739/2020 vom 17. Februar 2021 E. 5.4).

E. 4.3

Zusammenfassend verletzt die vorinstanzliche Beurteilung, wonach dem Beschwerdeführer ein grobfahrlässiges Verhalten im Sinne von Art. 37 Abs. 2 UVG (vgl. E. 2.3 hiervor) vorzuwerfen ist, kein Bundesrecht. Die von der Beschwerdegegnerin vorgenommene Leistungskürzung hält folglich stand.

E. 4.4

Der Umfang der Leistungskürzung (10 %) wird letztinstanzlich nicht bestritten, weshalb sich Weiterungen hierzu erübrigen.

E. 5

Zusammenfassend ist die Beschwerde unbegründet und abzuweisen.

E. 6

Die Gerichtskosten sind dem Beschwerdeführer als unterliegender Partei aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 Satz 1 BGG).

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