

BGer U 94/02 vom 16. Juni 2003

Bundesgericht, 2003-06-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_U_94_02

FR: TF U 94/02 du 16 juin 2003

IT: TF U 94/02 del 16 giugno 2003

Regeste

Unfallversicherung

Erwägungen

E. 1

Das kantonale Gericht hat die hier massgebenden Bestimmungen zum Begriff des Wagnisses (Art. 39 UVG in Verbindung mit Art. 50 Abs. 2 UVV), welcher mit jenem identisch ist, der unter der Herrschaft des bis 31. Dezember 1983 in Kraft gestandenen KUVG gültig war, sowie über die dazu entwickelte Rechtsprechung, welche zwischen absoluten und relativen Wagnissen unterscheidet (zuletzt BGE 125 V 313 Erw. 1 und RKUV 2001 Nr. U 424 S. 205) zutreffend dargelegt. Darauf wird verwiesen. Zu ergänzen ist, dass das am 1. Januar 2003 in Kraft getretene Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechtes (ATSG) vom 6. Oktober 2000 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist, da nach dem massgebenden Zeitpunkt des Erlasses des streitigen Einspracheentscheidendes vom 22. März 2001 eingetretene Rechts- und Sachverhaltsänderungen vom Sozialversicherungsgericht nicht berücksichtigt werden (BGE 127 V 467 Erw. 1, 121 V 366 Erw. 1b).

E. 2.1

Die Vorinstanz hat einlässlich und in allen Teilen überzeugend erwogen, dass der Beschwerdeführer ein absolutes Wagnis begangen hat, indem er an einem Motocross-Training teilnahm. Dabei stützte sie sich hauptsächlich auf das in RKUV 1991 Nr. U 127 S. 221 ff. Gesagte. Danach stellt die Teilnahme an einem Motocross Wettbewerb nicht nur beim eigentlichen Wettrennen oder bei Qualifikationsausscheidungen, sondern auch beim Training ein absolutes Wagnis dar.

E. 2.2

Der Beschwerdeführer beanstandet den vorinstanzlichen Entscheid, indem er geltend macht, eine Motocross-Trainingsfahrt stelle gemäss neuer Rechtsprechung (BGE 125 V 312 ff.) kein absolutes Wagnis dar. Vielmehr sei wie bei der dort fraglichen Sportart des Canyonings je nach Situation zu differenzieren, ob es sich um ein absolutes oder bloss um ein relatives Wagnis handle. Vorliegend sei von einem relativen Wagnis auszugehen, und auch dieses sei im konkreten Fall zu verneinen. Entscheidend für die Gleichsetzung einer Trainingsfahrt und eines Rennens sei nach überholter Rechtspraxis (RKUV 1991 Nr. U 127 S. 221 ff.) die Annahme gewesen, dass im Training die maximale Geschwindigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten sowie die ideale Linienführung für das Rennen ausprobiert werden. Bei der von ihm absolvierten Trainingsfahrt hätten diese Merkmale jedoch gefehlt, insbesondere auch weil sich das freie Training von der Wettkampfsituation darin unterscheidet, dass kein Massenstart erfolge und keine Zeitmessung vorgenommen werde.

Beim Training vom 30. September 2000 habe es weder darum gehen können, die Grenzen der im Rennen eingesetzten Maschine auszuloten, noch darum, bei maximaler Geschwindigkeit die ideale Linienführung zu ermitteln. Vielmehr habe es sich um eine Art "Aufwärmerunde" für das nächste Rennen gehandelt, welches noch am selben Vormittag stattfinden sollte. Falsch sei schliesslich die Annahme, in einem unmittelbar vor dem Rennen durchgeführten Training werde sozusagen ein Proberennen gefahren. Dies würde nach Ansicht des Beschwerdeführers in zweierlei Hinsicht keinen Sinn machen, zum einen weil ein Teilnehmer nicht unmittelbar vor dem Rennen seine Kräfte im Training verpuffen werde, zum andern weil sich ein Fahrer im Training Zeit nehmen müsse, um sich die Strategie für eine optimale Fahrt im anschliessenden Rennen zurechtzulegen.

E. 2.3

Diese Argumentation ist nicht stichhaltig. Wie das kantonale Gericht im angefochtenen Entscheid zutreffend erkannt hat, sind die vom Fahrer konkret eingegangenen Risiken beim Motocross-Training auf der Rennstrecke auf Grund der erforderlichen Geschwindigkeit zum Überwinden der Hindernisse und der Kurven vergleichbar mit denjenigen beim Motocross-Rennen. Denn die Rennstrecke beinhaltet Sprünge über Erhebungen, welche zwingend mit einer gewissen Grundgeschwindigkeit ausgeführt werden müssen. Da die Sprünge einen idealen Landebereich aufzuweisen haben, ist der Spielraum des Fahrers, die Geschwindigkeit der Maschine vor dem Sprung beliebig zu reduzieren, stark eingeschränkt. Vergleichbar verhält es sich mit den zu fahrenden Kurven. Geht es darum, die optimale Fahrlinie zu eruieren, ist eine dem Rennen ähnliche Geschwindigkeit erforderlich; andernfalls verliert das freie Training seinen eigentlichen Zweck. Daraus folgt, dass sich der Versicherte auch im freien Training einer dem Rennen vergleichbaren Gefahr aussetzt, ohne Vorkehrungen treffen zu können, welche das Risiko auf ein vernünftiges Mass beschränken, weshalb beim Motocross-Training von einem absoluten Wagnis auszugehen ist.

E. 2.4

Da der Beschwerdeführer nach dem Gesagten beim Nichtberufsunfall vom 30. September 2000 ein absolutes Wagnis eingegangen war, müssen die Geldleistungen um die Hälfte gekürzt werden. Der Einsprache- und der vorinstanzliche Entscheid sind daher rechtmässig. Demnach erkennt das Eidg. Versicherungsgericht:

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