

SG_VERSICHERUNGSGERICHT UV 2011/35 vom 11. Juli 2012

Sg Versicherungsgericht, 2012-07-11, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_UV_2011_35

FR: SG_VERSICHERUNGSGERICHT UV 2011/35 du 11 juillet 2012

IT: SG_VERSICHERUNGSGERICHT UV 2011/35 del 11 luglio 2012

Regeste

Art. 18 und 39 UVG. Art. 50 UVV. Bemessung des Invaliditätsgrades. Prüfung der Frage der Leistungskürzung wegen Vorliegens eines Wagnisses: Landevorgang beim Gleitschirmflug (Entscheid des Versicherungsgerichts des Kantons St. Gallen vom 11. Juli 2012, UV 2011/35).

Erwägungen

E. 1

1.1 Streitig ist zum einen die Höhe des Invaliditätsgrads der dem Beschwerdeführer zugesprochenen Rente. Er lässt vorab beanstanden, seine Arbeitsfähigkeit sei seit Abschluss der Umschulung zum technischen Kaufmann nicht mehr beurteilt worden; es sei lediglich auf seine finanziellen Verhältnisse abgestellt worden (act. G 1 S. 6). - Im neurologischen Gutachten vom 20. Februar 2008 kam Dr. med. E.____, unter anderem zum Schluss, die Arbeitsfähigkeit des Beschwerdeführers werde durch die neuropathischen Schmerzen - sie würden wahrscheinlich auf nicht absehbare Zeit andauern -, die Gehbehinderung und die labile Harn- und Stuhlinkontinenz beträchtlich behindert (UV-act. 4/22). Zum Arbeitsfähigkeitsgrad, bezogen auf die Tätigkeit als Geschäftsführer, nahm der Gutachter nicht konkret Stellung. In der polydisziplinären Beurteilung vom 28. Januar 2008 hielt Dr. med. F.____, Chirurgie FMH, unter anderem fest, dass die Frage, inwieweit der Beschwerdeführer in Zukunft eingeschränkt sein werde, genau abgeklärt werden müsse. Einschränkungen seien zu erwarten wegen den neuropathischen Schmerzen in den Extremitäten und eventuell auch durch die Stuhl- und Harndysregulation (UV-act. 4/11). Die Ärzte des Schweizer Paraplegiker Zentrums Nottwil berichteten am 15. Dezember 2008 auf entsprechende Anfrage der Beschwerdegegnerin, der Beschwerdeführer habe Mitte 2008 die Umschulung zum technischen Kaufmann beendet. Aktuell arbeite er ca. 20-30 Stunden pro Woche im eigenen D.____. Somit bestehe eine Arbeitsfähigkeit von mindestens 50%. Aufgrund der sensomotorischen inkompletten Paraplegie sub L3 leide der Patient an einer verminderten Belastbarkeit, weshalb zum Untersuchungszeitpunkt eine Arbeitsunfähigkeit von 50% vorgelegen habe. Es hätten sich keine Veränderungen des Muskelstatus im Vergleich zum Vorjahr gezeigt, es seien aber auch keine Verschlechterungen aufgetreten. Zum Erhalt der Muskelkraft und zur Verbesserung des Gangbilds sei die ambulante Physiotherapie weiterhin indiziert. Inwieweit eine Verbesserung des Gesundheitszustands erfolgen werde, sei momentan nicht beurteilbar (UV-act. 3/6). Dr. med. G.____, FMH Allgemeine Medizin, bestätigte im Bericht vom 16. März 2009 eine Arbeitsfähigkeit von 50% in der Tätigkeit als Geschäftsführer (UV-act. 7/23). Im Bericht des Paraplegiker Zentrums vom 16. November 2009 wurde unter anderem festgehalten, der Beschwerdeführer arbeite in seiner GmbH zu einem Pensum von 50%

(UV-act. 3/3). In der Verfügung vom 2. August 2010 legte die Beschwerdegegnerin mit Hinweis auf Art. 18 und 19 UVG unter anderem dar, gemäss Bericht von Dr. G. ___ vom 16. März 2009 sei der medizinische Endzustand erreicht. Die Einholung eines weiteren Gutachtens erübrige sich daher. Die beruflichen Massnahmen in Form einer Ausbildung zum technischen Kaufmann habe er Ende 2008 mit dem internen Diplom erfolgreich abgeschlossen. Seit 2007 sei er als Unternehmer eigenständig. Der von der IV verfügte IV-Grad von 16% sei unangefochten geblieben (UV-act. 5/8).

1.2 Auch wenn die Invaliditätsschätzung der Invalidenversicherung gegenüber dem Unfallversicherer keine Bindungswirkung entfaltet (Urteil des Eidgenössischen Versicherungsgerichts vom 2. September 2005, I 55/05 und U 26/05, Erw. 2.2), so erscheint es in einem Fall, in welchem der unfallbedingte Gesundheitsschaden mit demjenigen in der Invalidenversicherung übereinstimmt, sachgerecht und auch erforderlich, bei der UV-Invaliditätsbemessung den IV-Entscheid und dessen Grundlagen zu berücksichtigen, soweit diese zu einem schlüssigen und nachvollziehbaren Ergebnis führen. - Der Beschwerdeführer war nach Absolvierung einer Feinmechaniker-Lehre bis Ende 2002 als Arbeitnehmer im gelernten Berufsbereich tätig. Ab 2003 übte er die Geschäftsführertätigkeit in seiner GmbH aus (UV-act. 7/49). Für die Invaliditätsbemessung hatte er bei dieser Ausgangslage als faktisch Selbständigerwerbender zu gelten. Bei Selbständigerwerbenden erfolgt die Bestimmung der Erwerbsunfähigkeit grundsätzlich durch die Feststellung der leidensbedingten Behinderung anhand eines Betätigungsvergleichs in Anlehnung an Art. 27 IVV; diese Behinderung ist sodann im Hinblick auf ihre erwerbliche Auswirkung unter Berücksichtigung der betrieblichen Situation zu gewichten (A. Rumo-Jungo, Bundesgesetz über die Unfallversicherung, 3. A., 128, mit Hinweisen). Zum Einwand des Beschwerdeführers, wonach lediglich seine finanziellen Verhältnisse (und nicht seine funktionellen Einbussen) beurteilt worden seien (act. G 1 S. 6), ist festzuhalten, dass eine Einschränkung im funktionellen Leistungsvermögen nicht notwendigerweise in jedem Fall eine Erwerbseinbusse in gleichem Umfang zur Folge haben muss (A. Rumo-Jungo, Bundesgesetz über die Unfallversicherung, 3. A., 128, mit Hinweisen). Aufgrund der geschilderten medizinischen Akten ist von einer medizinisch-theoretisch um 50% eingeschränkten Arbeitsfähigkeit auszugehen. Konkrete Anhaltspunkte für zwischenzeitlich veränderte medizinisch/gesundheitliche Verhältnisse werden weder vom Beschwerdeführer geltend gemacht noch ergeben sich solche aus den Akten. Einzig der Umstand, dass offenbar vorerst weitere medizinische Abklärungen zur Diskussion standen (act. G 1 S. 6 Mitte mit Hinweis auf Beilage 3 [IV-Abklärungsbericht S. 7: Der UV-Versicherer "will erst nach der IV-Abklärung und einem allfälligen medizinischen Gutachten entscheiden"]), bildet für sich allein keinen Anlass, ohne sachliche Notwendigkeit solche Abklärungen noch zu veranlassen. Eine Zusicherung einer weiteren Begutachtung lässt sich zudem aus der vorerwähnten Feststellung im IV-Abklärungsbericht offensichtlich nicht ableiten.

1.3 Im Abklärungsbericht Selbständigerwerbende hielt der IV-Berichterstatter am 8. September 2009 gestützt auf eingehende Abklärungen der Situation (UV-act. 7/28-7/30) als Schlussfolgerung unter anderem fest, im Jahr 2006 habe sich der Beschwerdeführer von seinem damaligen Geschäftspartner gelöst und sei nunmehr in seiner eigenen GmbH tätig. Seit 1. Januar 2009 gewähre sich der Beschwerdeführer einen Lohn von Fr. 91'000.-- (13 x Fr. 7'000.--). Dies könne jedoch nicht Grundlage des Valideneinkommens bilden. Es sei unter Berücksichtigung von vertretbaren Abschreibungen von einem Valideneinkommen von Fr. 186'000.-- (Mittelwert) auszugehen. Die invaliditätsbedingten Lohnmehrkosten von Fr. 30'000.-- würden einer Erwerbseinbusse von 16.13% entsprechen (Invalideneinkommen

von Fr. 156'000.--; UV-act. 7/31). Der Beschwerdeführer bestätigte dieses Abklärungsergebnis unterschriftlich (UV-act. 7/30). Die IV ermittelte den Invaliditätsgrad von 16% in der Folge gestützt auf den vorerwähnten Bericht (vgl. UV-act. 7/16). Vorab ist festzuhalten, dass einzig der Umstand der unterschriftlichen Bestätigung des IV-Berichts durch den Beschwerdeführer nicht in Frage zu stellen vermag, dass er durch den streitigen UV-Entscheid beschwert und damit - entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin - auch diesbezüglich auf die vorliegende Beschwerde einzutreten ist. - Aus materieller Sicht lässt sich aus der unterschriftlichen Bestätigung ableiten, dass der Beschwerdeführer den Berichtsinhalt zumindest im Zeitpunkt der Unterzeichnung anerkannte. Nach Lage der gesamten Akten hat als ausgewiesen zu gelten, dass er trotz der im IV-Verfahren festgestellten unfallbedingten Behinderungen seine Tätigkeit als Geschäftsführer, d.h. die Betriebsführung (einschliesslich Einteilung der Arbeit und Kontrolle) sowie administrative Tätigkeiten, zu grossen Teilen weiterführen konnte. Inwiefern der von ihm geltend gemachte Umstand der speziellen Öffnungszeiten (am Abend und an Wochenenden) und langen Präsenzzeiten (act. G 1 S. 6) eine weitergehende unfallbedingte Einschränkung begründen sollte, ist nicht ersichtlich und wird von ihm auch nicht ausgeführt; dabei handelt es sich um konkrete erwerbliche Verhältnisse, welche sowohl vor als auch nach dem Unfall unverändert bestanden. Es werden keine Anhaltspunkte vorgebracht, aufgrund welcher der IV-Abklärungsbericht im Nachhinein in Zweifel zu ziehen wäre; solche sind auch aus den Akten nicht ersichtlich. Ein Anlass, den im IV-Verfahren festgestellten (rein unfallbedingten) und später in Rechtskraft erwachsenen Invaliditätsgrad von 16% in Frage zu stellen, kann nicht als mit überwiegender Wahrscheinlichkeit belegt gelten, weshalb auch in diesem Verfahren darauf abzustellen ist.

E. 2

2.1 Gemäss Art. 39 UVG (in der seit 1. Januar 2003 gültigen Fassung) kann der Bundesrat aussergewöhnliche Gefahren und Wagnisse bezeichnen, die in der Versicherung der Nichtberufsunfälle zur Verweigerung sämtlicher Leistungen oder zur Kürzung der Geldleistungen führen. Die Verweigerung oder Kürzung kann er in Abweichung von Art. 21 Abs. 1 - 3 ATSG ordnen. Von dieser Kompetenz hat der Bundesrat unter anderem mit dem Erlass von Art. 50 UVV (in Kraft seit 1. Januar 1984) Gebrauch gemacht. Danach werden bei Nichtberufsunfällen, die auf ein Wagnis zurückgehen, die Geldleistungen um die Hälfte gekürzt und in besonders schweren Fällen verweigert (Abs. 1). Wagnisse sind Handlungen, mit denen sich der Versicherte einer besonders grossen Gefahr aussetzt, ohne die Vorkehren zu treffen oder treffen zu können, die das Risiko auf ein vernünftiges Mass beschränken (Abs. 2 Satz 1). Der Begriff des Wagnisses im Sinn der genannten Bestimmungen ist mit jenem identisch, welcher unter der Herrschaft des bis 31. Dezember 1983 in Kraft gestandenen KUVG gültig war (Art. 67 Abs. 3 KUVG). Nachdem ursprünglich anhand ausschliesslich objektiver Kriterien beurteilt wurde, ob eine Handlung als Wagnis zu qualifizieren sei, differenzierte BGE 97 V 72ff. danach, ob die Unternehmung mit so erheblichen Gefahren für Leib und Leben verbunden ist, dass diese Gefahren durch die handelnden Personen nicht auf ein vernünftiges Mass reduziert werden können, unabhängig davon, wer auch immer unter noch so günstigen Umständen zu Werke gehen mag. Ist diese Frage zu verneinen und die zu beurteilende Betätigung an sich schützenswert (a.a.O., E. 2d am Schluss), ist anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls, worunter die persönlichen Fähigkeiten der Beteiligten und die Art der Durchführung des Unternehmens fallen, zu prüfen, ob die objektiv vorhandenen Risiken und Gefahren auf ein vertretbares Mass herabgesetzt wurden (a.a.O., E. 2c und 5). Diese

Grundsätze gelten nach wie vor. Mit der Lehre (Alfred Maurer, Schweizerisches Unfallversicherungsrecht, Bern 1985, S. 508f. mit Hinweisen; Alexandra Rumo-Jungo, Die Leistungskürzung oder -verweigerung gemäss Art. 37 - 39 UVG, Diss. Freiburg 1993, S. 296 und 302f.) und der Judikatur (BGE 97 V 72ff., 125 V 315 E. 3a am Ende; RKUV 2001 Nr. U 424 [U 187/99] S. 205 Erw. 2b) ist die Frage des schützenswerten Charakters einer Handlung nicht erst auf der Ebene des relativen (in diesem Sinn: BGE 112 V 47 E. 2a, 112 V 300 E. 1b), sondern auf derjenigen des absoluten Wagnisses zu prüfen. Ein absolutes Wagnis liegt demnach in zwei Konstellationen vor: Zum einen, wenn eine Handlung auf Grund objektiver Gegebenheiten mit Gefahren verbunden ist, die unabhängig von den konkreten Verhältnissen nicht auf ein vernünftiges Mass herabgesetzt werden können. Mangelt es am schützenswerten Charakter einer Handlung, indem z.B. unsinnigerweise ein Trinkglas, sei es aus Jux oder aus der Wut heraus, mit einer Hand zusammengepresst wird, ist aus objektiven Gründen ebenfalls auf ein absolutes Wagnis zu erkennen (so implizit unter anderen BGE 125 V 315 E. 3a am Ende). Die für den Begriff des relativen Wagnisses charakteristische Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse scheidet hier von vornherein aus (Alfred Maurer, a.a.O., S. 508f. mit Hinweisen; Alexandra Rumo-Jungo, a.a.O., S. 96 und 302f.; anders: Alexandra Rumo-Jungo, Bundesgesetz über die Unfallversicherung, in: Murer/Stauffler [Hrsg.], Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Sozialversicherungsrecht, 3. Aufl., Zürich 2003, S. 228 mit Hinweisen). Nach der neueren Rechtsprechung zu verschiedenen gefährlichen Sportarten gelten zunächst solche als absolute Wagnisse, die wettkampfmässig betrieben werden und bei denen es auf die Geschwindigkeit ankommt (Motocross-Rennen: RKUV 1991 Nr. U 127 [U 5/90] S. 221; Auto-Bergrennen: BGE 113 V 222; 112 V 44). Im Weiteren gelten Boxwettkämpfe als absolutes Wagnis, da die Angriffe direkt auf den Körper zielen (EVGE 1962 S. 280). In gleicher Weise qualifiziert wird wettkampfmässiges Thaiboxen (RKUV 2005 Nr. U 552 [U 336/04] S. 306). Die Ausübung anderer Sportarten kann je nach Beeinflussbarkeit des Risikos einmal ein absolutes, ein anderes Mal - bei weiteren gegebenen Umständen - ein relatives Wagnis darstellen (Canyoning: BGE 125 V 312; Auto-Rallye: BGE 106 V 45; Deltasegeln: BGE 104 V 19, nicht veröffentlichte Urteile des EVG vom 1. Juli 1980, U 45/79, und vom 27. September 1978, U 5/78; Höhlentauchen: BGE 96 V 100; Klettern: BGE 97 V 72 und 86; Schlitteln mit aufgeblasenen Auto- und Lastwagenschläuchen: RKUV 1999 Nr. U 348 [U 288/98] S. 473).

2.2 Aufgrund der Angaben in der Unfallmeldung vom 14. April 2004 sowie insbesondere anlässlich der Befragung des Beschwerdeführers durch einen Mitarbeiter der SUVA vom 21. Juni 2004 ist von folgendem Geschehen auszugehen: Am frühen Nachmittag des 31. März 2004 startete der Beschwerdeführer vom H.____ zu einem Gleitschirmflug. Die Flugbedingungen seien ideal gewesen mit teils sonnigem, teils bewölktem Himmel, Westwind und wenig Thermik. Föhn habe nicht geherrscht und eine Föhntendenz sei nicht angezeigt bzw. gemeldet worden. Flugziel sei eine grosse Wiese in I.____ gewesen. Als er ca. 25-30 Meter über dem Boden geflogen sei, habe er noch eine $\frac{3}{4}$ -Platzrunde drehen wollen, um dann auf dem Landeplatz aufsetzen zu können. Er habe bei diesem Manöver den Rückenwind unterschätzt. Da er sich in einer seitlichen Lage befunden habe, habe er nicht nur mehr Tempo bekommen, sondern der Rückenwind habe ihn in der Folge auch nach unten gedrückt. Um diese Kurven richtig zu fliegen, werde neben der Fallschirmbremse auch der Körper eingesetzt. Der Körper solle mithelfen, die gewünschte Kurvenrichtung zu erhalten. Der Körper werde ebenfalls seitlich in die Kurve gelegt und jeweils ein Bein werde ausgestreckt, um den Kurvenflug zu unterstützen. Während dieses Kurvenmanövers sei ihm der Spielplatz der Garage X. in die Quere gekommen. Plötzlich

habe er gesehen, dass auf dem Spielplatz eine Frau auf einer Bank gesessen habe. Er habe befürchtet, dass er die Frau mit den Seilen des Fallschirms unter Umständen verletzen könnte. Er habe daher noch stärker an der Bremse gezogen. Er sei somit noch mehr in Schräglage geraten und habe noch mehr an Höhe verloren. Es sei zum unvermeidlichen Zusammenstoss mit dem Holzpfosten der Kinderschaukel gekommen. Mit ausgestrecktem Fuss sei er direkt in den Holzstamm geflogen. Er sei eigentlich nicht abgestürzt, sondern habe eine Bruchlandung verursacht. Er fliege seit 1996 mit dem Gleitschirm. Bis 1999 habe er immer Flugpausen gemacht; die längste habe 1 ½ Jahre gedauert. Am 10. Mai 1999 habe er das Gleitschirmbrevet bestanden. Alles in allem habe er rund 350 Flüge aufzuweisen. In der Nacht vor dem Unfall-Flug habe er bis 2 Uhr morgens gearbeitet und sei am Unfalltag um 11 Uhr aufgestanden. Er habe weder unter Drogen- noch Alkoholeinfluss gestanden (UV-act. 2/97ff, 2/123). Gegenüber der IV-Stelle schilderte der Beschwerdeführer den Unfallhergang am 30. August 2004 dahingehend, dass er beim Anflug zur Landung mit zu wenig Bodenabstand einen Vollkreis eingeleitet habe, dann mit dem Wind im Rücken abgetrieben und so auf einen Spielplatz zugeflogen sei. Während des Kurvenflugs sei er mit einer Schaukel kollidiert (UV-act. 7/126). Im Weiteren wurde im polizeilichen Orientierungsbericht vom 16. April 2004 unter anderem als mündliche Aussage des Beschwerdeführers anlässlich der Befragung vom 31. März und 6. April 2004 in direkter Rede unter anderem folgendes festgehalten: "... Ich hätte die Landung ohne Probleme einige Meter weiter vom Landeplatz entfernt durchführen können, hätte dann aber allerdings wieder zurückgehen müssen. Da ich einfach zu bequem war, mit dem ganzen Schirm einige Meter zu gehen, versuchte ich mittels eines starken Kurvenflugs so nahe wie möglich an den Landeplatz zu gleiten. Folglich flog ich eine starke Linkskurve, wobei ich allerdings schnell an Höhe verlor. Der herrschende Südwind drückte den Schirm ebenfalls nach unten, sodass ich eine kontrollierte Landung nicht mehr zu Stande brachte. ... Ich prallte mit dem Becken voran zuerst gegen die Bank und anschliessend gegen den Kiesboden. ... Abschliessend möchte ich noch erwähnen, dass ich alleine für den Unfall verantwortlich bin. Ich habe die Landung ganz einfach falsch geplant bzw. vorbereitet. ..." (UV-act. 8/11, 8/12). Im Orientierungsbericht wurde sodann bestätigt, dass der Beschwerdeführer seit dem 10. Mai 1999 brevetierter Gleitschirmpilot sei. Das Führen eines Flugbuchs sei für Hängegleiterpiloten keine Pflicht. Von der Rapportierung an die zuständige Amtsstelle sei der Beschwerdeführer in Kenntnis gesetzt worden (UV-act. 8/12).

2.3 Deltasegeln ist nach der Rechtsprechung als solches kein (absolutes) Wagnis, kann es aber umständehalber - aus relativer Sicht - sein (BGE 104 V 19). Von diesem Grundsatz ist auch beim vorliegend zur Diskussion stehenden Flug mit dem Gleitschirm auszugehen. Es sprechen auch keine Gründe gegen die Bejahung des schützenswerten Charakters einer solchen sportlichen Betätigung. Ob ein Wagnis vorliegt, ist somit auf Grund des konkreten Geschehnisses zu beurteilen (vgl. BGE 112 V 297 E. 2 und 3a, wo es um einen zur Zeit des Unfalls generell verbotenen Passagierflug mit einem Biplace-Hängegleiter ging). Der Beschwerdeführer lässt geltend machen, der Kurvenflug habe lediglich dazu gedient, Höhe abzubauen. Dies entspreche dem gewöhnlichen Vorgehen, welches jeder Gleitschirmpilot anwende, welcher in der Landephase noch über zu viel Höhe verfüge. Die Beschwerdegegnerin gehe fehl in der Annahme, dass er die Linkskurve aus reiner Bequemlichkeit geflogen sei. Die Landung sei auf einem offiziellen Landeplatz geplant gewesen. Ein solcher würde immer (zwingend) über Windrichtungsanzeiger verfügen, welche die Beobachtung der Luftströme über dem Boden des Landeplatzes ermöglichen. Er sei in der Landephase von einer nicht vorhersehbaren Windböe überrascht worden. Das

Wetter sei gut gewesen, und auch der Windrichtungsanzeiger habe keinerlei Hinweise auf die abtreibende Windböe gezeigt. Er hätte gar nicht über die nötige Zeit verfügt, sich umfangreiche Gedanken zu machen, zumal er extrem rasch an Höhe verloren habe. Er habe damals die Landung auf dem vorgesehenen Landeplatz als ungefährlich eingeschätzt. Allein daraus, dass sich diese Einschätzung nachträglich als unzutreffend herausgestellt habe und er kurz vor der Landung eine starke Linkskurve geflogen sei, welche in Verbindung mit dem aufkommenden Wind zum raschen Höhenverlust geführt habe, lasse sich kein Wagnis ableiten. Er habe nicht leichtsinnig gehandelt und aufgrund seiner langjährigen Erfahrung in der damaligen Situation darauf vertraut, dass die Landung gelingen werde. Die Linkskurve (Landevolte) sei ein in der Fliegerei angewandtes Prozedere. Nach der einschlägigen Literatur werde eine Linksvolte geflogen, wenn keine besonderen Abmachungen gelten würden. Es sei dem Gleitschirmpiloten vorgeschrieben, die Landung grundsätzlich auf den dafür vorgesehenen Landeplätzen durchzuführen. Der Landeplatz in J.____ sei von Hindernissen, namentlich Häusern, Bäumen und einem Spielplatz, umgeben. Eine Landung ausserhalb des Landeplatzes sei wegen der Hindernisse mit extremen Risiken verbunden. Es dürfe nicht gegen den Beschwerdeführer ausgelegt werden, dass er versucht habe, auf dem Landeplatz zu landen (act. G 1 S. 4f; act. G 11 S. 3f). Die Beschwerdegegnerin hält dem unter anderem entgegen, dass der Beschwerdeführer nach seinen eigenen Angaben vom herrschenden Wind abgetrieben worden sei. Von einem Windrichtungsanzeiger sei in den ersten Aussagen nie die Rede gewesen. Diesen erst im Einspracheverfahren gemachten Ausführungen könne nicht gefolgt werden, da davon auszugehen sei, dass sie primär von versicherungsrechtlichen Überlegungen geprägt seien (act. G 1 S. 7).

2.4 Zur Landung wird

beim Gleitschirmfliegen in Anlehnung an die Prozeduren der „großen“ motorisierten Fliegerei meist eine Landevolte geflogen. Diese Landeeinteilung hat eine U-förmige Flugbahn und besteht aus Positionskreis (Position seitlich versetzt zum geplanten Landepunkt, zum Höheabbau durch Kreise oder andere Flugmanöver), Gegenanflug (Flugbahn führt parallel zum geplanten Endanflug vom Landepunkt weg), Queranflug (Übergang zum Endanflug) und Endanflug (Ausrichtung und Anflug des eigentlichen Aufsetzpunktes; gegen den Wind ausgerichtet, um die Geschwindigkeit des Gleitsegels in Bezug auf den Boden möglichst gering zu halten). Am Landepunkt setzt der Pilot mit einer Laufbewegung oder sogar stehend auf den Boden auf. Der gezielte Abbau der Höhe kann durch Variation verschiedener Elemente gesteuert werden: Man kann mehr oder weniger Positionskreise fliegen, den Gegenanflug und den Queranflug verlängern oder verkürzen, durch Einsatz der Bremsleinen die Flugbahn des Sinkflugs verlängern oder verkürzen und durch Aufrichten des Körpers den Luftwiderstand erhöhen. Beim gesamten Landevorgang wird der anvisierte Landepunkt regelmäßig angepeilt, um frühzeitig Korrekturen der Flugbahn zu ermöglichen. Mit dieser Einteilung lässt sich eine punktgenaue Landung gut vorbereiten. Andere Piloten im Landeanflug können durch den geregelten Ablauf den Flugweg des Anderen gut abschätzen (vgl. de.wikipedia.org/wiki/Gleitschirmfliegen, abgerufen am 28. Juni 2012). Es wird so lange Höhe abgebaut, bis die Höhe ausreicht, um den Queranflug und Endanflug sicher durchzuführen. Dies ist wichtig, da Hängegleiter und Gleitschirme mangels Motor keine Möglichkeit für einen zweiten Versuch nach einem Durchstarten haben. Je nach örtlichen Begebenheiten und Windsituation sind Variationen der Landeeinteilung möglich. Insbesondere die Landung in Achterschleifen (auch „Abachtern“ genannt), wird öfters bei starkem Wind eingesetzt. Hierbei wird die Gefahr vermieden, durch den starken Wind im Gegenanflug zu weit vom Landepunkt weggetrieben zu werden und dann den Landepunkt nicht mehr erreichen zu können

(de.wikipedia.org/wiki/Landevolte, abgerufen am 28. Juni 2012). 2.5 Unbestritten blieb, dass der Gleitschirm-Flug vom 31. März 2004 in seiner Gesamtheit kein Wagnis - relativer oder absoluter Art - darstellte und Ausbildung, Flugpraxis und Ausrüstung des Beschwerdeführers den konkreten Anforderungen vollumfänglich genügten. Zur damit verbleibenden Frage, ob ein Teil des Flugs - konkret der Landevorgang - den Wagnisbegriff in relativem Sinn erfüllt (vgl. BGE 97 V 83 E. 6a), ist vorab festzuhalten, dass die vom Beschwerdeführer selbst erwähnte falsche Planung und Vorbereitung der Landung sowie die Unterschätzung des Rückenwinds (UV-act. 2/98, 8/12) für sich allein ein Wagnis im erwähnten Sinn nicht zu belegen vermöchten; ein allfälliges fahrlässiges Fehlverhalten als solches genügt hierfür nicht. Insbesondere aus BGE 104 V 24 geht hervor, dass ein wissentlicher Verstoss ("manquement conscient") gegen die Regeln der Kunst und Technik erforderlich ist, damit ein Unternehmen als Wagnis taxiert wird. Auch die eventualvorsätzliche Inkaufnahme eines erheblichen Risikos dürfte hierunter zu subsumieren sein. Hinsichtlich der im Polizeibericht festgehaltenen Äusserungen des Beschwerdeführers, wonach er beim Anflug zur Landung mit zu wenig Bodenabstand einen Vollkreis eingeleitet (UV-act. 7/26) bzw. aus Bequemlichkeitsgründen versucht habe, mit einem starken Kurvenflug so nahe wie möglich an den Landeplatz zu gleiten (UV-act. UV-act. 8/11), stellt sich die Frage, ob dieses Verhalten auch adäquat kausale Ursache für die anschliessende "Bruchlandung" (UV-act. 2/98) war und ob es als Wagnis im erwähnten Sinn anzusprechen ist. Die Frage, ob den unmittelbar nach dem Unfall gemachten Aussagen des Beschwerdeführers die gleiche Bedeutung wie den sogenannten Aussagen der ersten Stunde zugemessen werden kann (act. G 1 S. 3 unten), braucht insofern nicht beantwortet werden, als frühere und spätere Aussagen des Beschwerdeführers jedenfalls hinsichtlich der inhaltlichen Schilderung des Unfallablaufs im Wesentlichen miteinander in Einklang stehen. Protokollierte Formulierungen allein ("Da ich einfach zu bequem war, ..."; UV-act. 8/11) vermögen die Frage des Vorliegens eines Wagnisses und des Kausalzusammenhangs jedenfalls nicht im bejahenden Sinn zu entscheiden. Es ist davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer mit dem gängigen Landemanöver (vgl. vorstehende E. 2.4) auf einem hierzu vorgesehenen offiziellen Landeplatz landen wollte. In der Unfallmeldung wies er darauf hin, dass der Unfall während der Landevolte und der daraus resultierenden Schräglage erfolgt sei (UV-act. 2/23). Ein Grund dafür, dass der Beschwerdeführer eine andere Landeart ("Abachten"; vgl. E. 2.4) hätte wählen müssen, z.B. wegen starkem Wind im Zeitpunkt der Einleitung der Landung, kann nicht als belegt gelten. Aus den Akten ist vielmehr zu schliessen, dass andere, vom Beschwerdeführer nicht im Einzelnen voraussehbare/planbare Faktoren - insbesondere seine Reaktion auf die Wahrnehmung der Frau auf der Parkbank und die lokalen Windverhältnisse (Abtrieb) - den Unfall (mit-)verursachten. Unter Würdigung aller Umstände setzte der Beschwerdeführer zum Kurvenflug überwiegend wahrscheinlich nicht im Bewusstsein an, dass er sich dadurch in eine akute Gefahr begab. Seine Feststellung, dass er den Rückenwind unterschätzt habe (vgl. UV-act. 2/97ff, 2/123, 8/12), bestätigt dies implizit. Er glaubte, mit diesem Manöver eine der konkreten Situation nach den Regeln der Flugtechnik adäquate Handlung zu vollziehen. Anhaltspunkte für eine Sorgfaltspflichtverletzung im Sinn eines wissentlichen/eventual-vorsätzlichen Verstosses gegen Flugregeln lassen sich den Akten nicht entnehmen. Der von der Beschwerdegegnerin zu führende Beweis des Vorliegens eines Wagnisses als leistungsmindernde Tatsache hat bei diesem Sachverhalt als nicht erbracht zu gelten. Von der Veranlassung eines entsprechenden flugtechnischen Gutachtens ist abzusehen, nachdem eine solche Abklärung überwiegend wahrscheinlich den Beweis des

eventualvorsätzlichen Inkaufnahmen eines übermässigen Risikos im erwähnten Sinn nicht zu liefern vermöchte.

E. 3

Die Beschwerdegegnerin hat den Beschwerdeführer mit Fr. 4'000.-- zu entschädigen.

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