

ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2002.00175 vom 26. Mai 2003

ZH Sozialversicherungsgericht, 2003-05-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_sozialversicherungsgericht_UV.2002.00175

FR: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2002.00175 du 26 mai 2003

IT: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2002.00175 del 26 maggio 2003

Erwägungen

E. 2

Es sei eine biomechanische Abklärung mit der spezifischen Frage in Auftrag zu geben, nämlich ob in casu der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem angeblichen Nichttragen der Gurten und den entstandenen Körperverletzungen gegeben ist.

E. 3

3.1???? Die Beschwerdeführerin ging im angefochtenen Einspracheentscheid vom 9. September 2002 gestützt auf das Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich vom 21. Dezember 2001 davon aus, dass die Beschwerdeführerin anlässlich des versicherten Unfallereignisses die Sicherheitsgurten nicht getragen und den Unfall daher im Sinne von Art. 37 Abs. 2 UVG in grobfahrlässiger Weise verschuldet hatte (Urk. 2 S. 3).

3.2???? Die Beschwerdeführerin bringt hiegegen vor, sie habe die Sicherheitsgurten getragen. Das Gegenteil sei anhand der ausgebauten und sichergestellten Sicherheitsgurten des Unfallfahrzeuges nicht zu beweisen. Denn die Sicherheitsgurte seien möglicherweise während des Unfalles aus der Halterung gesprungen (Urk. 1 S. 3). Sie habe sich sodann kurz vor dem fraglichen Unfallereignis nach vorne gebeugt, um etwas zu holen (Urk. 1 S. 2). Bei einer Auffahrkollision von hinten werde der Körper zunächst nach hinten geschleudert und erst in einer zweiten Phase, aber weit weniger wuchtig, nach vorne, wobei er in den seltensten Fällen wie vorliegend zur Frontscheibe gelange. Gerade bei solchen Ereignissen traten aber die Gurten auch nichts. Es fehle somit jedenfalls an einem Kausalzusammenhang zwischen dem Nichttragen der Sicherheitsgurte und den in Folge des Unfalls erlittenen Verletzungen (Urk. 1 S. 3).

E. 4

?????

4.1???? Die Stadtpolizei Winterthur führte im Polizeirapport vom 19. Februar 2001 zur Frage, ob die Beschwerdeführerin während des Unfalls die Sicherheitsgurte getragen hat, das Folgende aus (Urk. 8/5 S. 7 f.):

? Es konnte nicht genau abgeklärt werden, ob das Ehepaar M.____ die Sicherheitsgurten bei der Kollision wirklich getragen hatte. Deshalb wurde gemeinsam durch den Pikett-Of, Oblt B.____, und den Unfallsachbearbeiter, Wm C.____, entschieden, dass die Gurten ausgebaut und sichergestellt werden.?

4.2???? Die Gutachter des wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich stellten in ihrem Gutachten vom 21. Dezember 2001 fest, dass sie die Sicherheitsgurten des

Unfallfahrzeuges auf Ersuchen der Stadtpolizei Winterthur untersucht hatten (Urk. 8/17 S. 1). Bei der mikroskopischen Untersuchung der Sicherheitsgurte sei die Erfahrungstatsache zu beachten, wonach das Gurtband bei einer starken Belastung durch eine zurückgehaltene Person etwas gedehnt werde, wodurch ein kurzes Gurtstück unter heftigem Druck durch die Umlenkbeschlüge laufe und dabei Tragspuren hinterlasse (Urk. 8/17 S. 2). Die Experten stellten sodann fest, dass die untersuchten Gurtsysteme keine unfallrelevanten Beschädigungen aufwiesen, und dass die Überprüfung der Gurtautomatik eine einwandfreie Funktionsweise des Aufroll- und Blockiermechanismus ergeben habe. Es seien sodann weder an den Gurtbändern noch an den Umlenkbeschlügen Tragspuren vorhanden gewesen, welche bei einer stärkeren Belastung der getragenen Gurte durch das Zurückhalten einer Person zu erwarten seien. In Berücksichtigung der oben erwähnten Erfahrungstatsache zogen die Gutachter der Stadtpolizei Zürich aus ihren Untersuchungsergebnissen die folgenden Schlussfolgerungen (Urk. 8/17 S. 3):

Beim Heckaufprall gegen ihr Fahrzeug wurden die Gurte der beiden BMW-Insassen nicht beansprucht bzw. sie wurden - bei umgelegter Gurte - von diesen weg nach hinten geschleudert/gedrückt, auch dann, wenn sie sich in diesem Moment ganz nach vorne gebeugt haben sollten.

Beim unmittelbar folgenden Frontanprall ihres Fahrzeuges wurden die beiden BMW-Insassen mit einer grossen Beschleunigung nach vorne geworfen/geschleudert. Dabei waren bei umgelegter Gurte die Voraussetzungen für die Bildung von Tragspuren gegeben. Unter diesen Bedingungen würden wir deshalb entsprechende Spuren an den Gurtkomponenten, insbesondere Reib-/Schürfspuren an den beiden kunststoffbeschichteten Umlenkbeschlügen erwarten, wenn die Gurte in diesem Zeitpunkt (Unfallgeschehen) getragen worden wären.

Aus dem Fehlen von Tragspuren schliessen wir, dass die Gurte im Unfallzeitpunkt weder vom Lenker noch von der Beifahrerin getragen wurden. Die Beschädigung (Unfallfotos) an der Frontscheibe rechts oben (Spinnennetz) untermauert den Befund.

Die Gutachter der Arbeitsgruppe für Unfallmechanik, Prof. Dr. med. D. ____, Facharzt für Rechtsmedizin, speziell forensische Biomechanik, und Dr. sc. techn. E. ____ führten in ihrer biomechanischen Kurzbeurteilung vom 7. Dezember 2001 das Folgende aus (Urk. 8/16 S. 2 f.):

Aufgrund der technischen Informationen konnte festgestellt werden, dass die kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung (Δv) für den BMW unterhalb oder innerhalb eines Bereiches von 10 - 15 km/h lag; durch die dabei wirksamen Beschleunigungskräfte bewegte sich Frau M. ____ relativ zum Fahrzeug nach hinten. Die anschliessende Frontalkollision war von untergeordneter Bedeutung, es kam jedoch offensichtlich zu einem Schräganprall an der Frontscheibe. (...) Infolge des Kopfanpralles an der Frontscheibe ist es einerseits zu einer direkten Traumatisierung des Schädels (Prellung, Commotio) und zweitens durch den nachschiebenden Körper zu einem Abknicken der Halswirbelsäule gekommen. Ob dies alleine durch eine out-of-position-Situation so geschehen kann, oder ob ein allfälliges Nichttragen der Gurte mitspielt, ist schwierig zu beurteilen; jedenfalls könnten wir, bei gegebener Körpergrösse und Anprallstelle, bei einem Nichttragen der Gurte den Kopfanprall deutlich besser nachvollziehen.

4.4???? Die erstbehandelnden Ärzte der interdisziplinären Notfallstation des Kantonsspitals Winterthur stellten in ihrem Bericht vom 10. Februar 2001 unter anderem folgenden Befund fest (Urk. 8/2 S. 1):

Starke Druckdolenz über der frontalen Kalotte, keine Krepitation, Schwellung palpabel. Druckdolenz über der Orbita bds. mit Fortleitung in die Kalotte.?

E. 5

5.1???? Aus obenerwähnter Aktenlage geht hervor, dass die Stadtpolizei Winterthur die Sicherheitsgurten des Unfallfahrzeuges unmittelbar nach dem Unfall ausbaute und sicherstellte. Das anschliessend durch den wissenschaftlichen Dienst der Stadtpolizei Zürich verfasste technische Gutachten zur Frage, ob die Sicherheitsgurte tatsächlich des Unfalls vom 10. Februar 2001 getragen wurden, beruht auf umfassenden technischen Untersuchungen, enthält nachvollziehbare Schlussfolgerungen, und erscheint insgesamt als überzeugend, weshalb vorliegend darauf abzustellen ist. Gestützt darauf ist deshalb gemäss der darin statuierten Erfahrungstatsache davon auszugehen, dass bei umgelegter Gurte die Voraussetzungen für die Bildung von Tragspuren gegeben und entsprechende Spuren an den Gurtkomponenten im Unfallfahrzeug festzustellen gewesen wären. Da Tragspuren an den ausgebauten Gurten jedoch fehlten, ist den Gutachtern der Stadtpolizei Zürich insofern zu folgen, als diese daraus den Schluss zogen, dass mit dem massgebenden Beweisgrad der überwiegenden Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die Beschwerdeführerin während des Unfalls vom 10. Februar 2001 die Sicherheitsgurte nicht getragen hat.

5.2???? Nicht zu hängen ist hingegen die Beschwerdeführerin, wenn sie geltend macht, die Gurten seien aus der Halterung gesprungen (Urk. 1 S. 3), da aus dem Polizeirapport der Stadtpolizei Winterthur vom 19. Februar 2001 zweifellos hervorgeht, dass die Sicherheitsgurten des Unfallfahrzeuges unmittelbar nach dem Unfall durch die Stadtpolizei Winterthur ausgebaut und sichergestellt wurden, ohne dass diese Anhaltspunkte, welche ein Herausspringen aus der Halterung annehmen liessen, festgestellt hätte.

5.3???? Da für die vorliegend streitigen Belange der Sachverhalt somit als rechtsgenügend abgeklärt erscheint, ist, entgegen den diesbezüglichen Vorbringen der Beschwerdeführerin (Urk. 1 S. 2 f.), von weiteren Beweismassnahmen - insbesondere der Anordnung einer ergänzenden fachtechnischen Expertise oder einer Befragung der Beschwerdeführerin oder ihres Ehegatten - abzusehen (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 124 V 94 Erw. 4b, 122 V 162 Erw. 1d, 119 V 344 Erw. 3c je mit Hinweisen).

E. 6

6.1???? In Art. 57 Abs. 5 lit. a SVG wird der Bundesrat ermächtigt, Bestimmungen zu erlassen, welche vorschreiben, dass Insassen von Motorwagen Rückhaltevorrichtungen (Sicherheitsgurten und dergleichen) benutzen, wovon er in Art. 3a Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung Gebrauch gemacht hat. Danach müssen Fahrer und mitfahrende Personen in Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen und leichten Sattelschleppern die vorhandenen Sicherheitsgurten während der Fahrt tragen.

6.2???? Aus den Akten geht nicht hervor, dass die Beschwerdeführerin wegen Nichttragens von Sicherheitsgurten (Art. 57 Abs. 5 SVG in Verbindung mit Art. 3a Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung) bestraft worden wäre. Das Sozialversicherungsgericht ist jedoch weder hinsichtlich der Angabe der verletzten Vorschriften noch hinsichtlich der Beurteilung des Verschuldens an allfällige Feststellungen und Würdigungen des Strafgerichts gebunden

(BGE 125 V 242 Erw. 6a, 111 V 177 Erw. 5a, je mit Hinweisen). Aufgrund des Gutachtens des wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich ist mit dem massgebenden Beweisgrad der überwiegenden Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Beschwerdeführerin während des Unfalls vom 10. Februar 2001 die Sicherheitsgurte nicht getragen hat.

6.3???? Das Nichttragen der Sicherheitsgurten stellt jedoch nach der Rechtsprechung grundsätzlich eine grobe Fahrlässigkeit dar, welche eine Kürzung der Versicherungsleistungen rechtfertigt, wenn zwischen einem solchen Verschulden und dem Unfallereignis oder seinen Folgen ein adäquater Kausalzusammenhang besteht (BGE 118 V 307 Erw. 2c mit Hinweisen auf BGE 109 V 151 Erw. 1, RKUV 1986 Nr. U 9 S. 347 Erw. 2). Zu prüfen bleibt daher, ob zwischen dem Nichttragen der Sicherheitsgurte und den Folgen des versicherten Unfalls ein adäquater Kausalzusammenhang besteht, wobei eine adäquate Kausalbeziehung schon dann zu bejahen ist, wenn durch die Grobfahrlässigkeit lediglich die Folgen des Unfalles verschlimmert wurden (Alexandra Rumo-Jungo, Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Sozialversicherungsrecht, Bundesgesetz über die Unfallversicherung, Zürich 2003, S. 215).??

E. 7

7.1???? In BGE 109 V 153 Erw. 3b hat das EVG festgestellt, dass Sicherheitsgurten verhindern, dass angegurtete Personen bei einer starken Negativbeschleunigung vom Sitz gehoben und mit dem Kopf gegen die Windschutzscheibe und das Armaturenbrett geschleudert werden. Durch zahlreiche Studien und Statistiken sei zudem überzeugend nachgewiesen worden, dass Autoinsassen durch richtig angelegte Sicherheitsgurten wirksam geschützt würden, sei es dass Verletzungen überhaupt vermieden würden, sei es dass die Verletzungen weniger schwer ausfallen als beim Nichttragen der Gurten. Dies gelte praktisch für alle Unfallsituationen, insbesondere aber für Frontalkollisionen, welche den höchsten Traumatisierungsgrad aufwiesen, sowie für Seitenkollisionen und Überschlüge. Aufgrund wissenschaftlich gesicherter Erfahrungen mit Sicherheitsgurten könne daher im Regelfall auch ohne aufwendige unfalltechnische und -medizinische Untersuchungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass Sicherheitsgurten wirksam gewesen wären, und dass Verletzungen nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge nicht oder nicht im selben Ausmass entstanden wären. In diesem Sinne sei der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Nichttragen der Gurten und den erlittenen Unfallfolgen als gegeben zu betrachten, soweit aufgrund der besonderen Umstände nicht das Gegenteil angenommen werden müsste.

7.2???? Die Beschwerdeführerin macht diesbezüglich zur Hauptsache geltend, dass sie infolge der erlittenen Heckkollision zuerst nach hinten und erst in einer zweiten Phase in geringerem Ausmass nach vorne geschleudert worden sei. Auch wenn sie die Sicherheitsgurte getragen hätte, hätte diese ihren Körper wahrscheinlich nicht aufgehalten. Das Nichttragen der Gurten habe jedenfalls die Unfallfolgen nicht verschlimmert (Urk. 1 S. 3).

7.3???? Aus dem Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich geht denn auch hervor, dass die Beschwerdeführerin durch den Heckaufprall zuerst nach hinten geschleudert und erst durch den nachfolgenden Frontanprall mit grosser Beschleunigung nach vorne geschleudert wurde (Urk. 8/17 S. 3). Des Gleichen stellten Prof. Dr. D. ___ und Dr. E. ___ in der Kurzbeurteilung der Arbeitsgruppe für Unfallmechanik fest, dass sich die

Beschwerdeführerin infolge des Heckaufpralls wegen der dabei wirksamen Beschleunigungskräfte zuerst relativ zum Fahrzeug nach hinten bewegt habe. Erst durch die anschliessende Frontalkollision sei es zu einem Schädelanprall an der Frontscheibe gekommen, wobei es infolge des Kopfanpralles an der Frontscheibe zu einer direkten Traumatisierung des Schädels (Prellung, Commotio) und durch den nachschiebenden Körper zudem zu einem Abknicken der Halswirbelsäule gekommen sei (Urk. 8/16 S. 2 f.).

7.4.??? Daraus ist einerseits ersichtlich, dass es nicht schon durch den Heckaufprall, sondern erst infolge der nachfolgenden Frontalkollision zu einem Schädelanprall an der Frontscheibe gekommen ist. Andererseits ist davon auszugehen, dass der Gesundheitsschaden massgeblich durch die dabei erlittene Traumatisierung des Schädels und die nachfolgende Abknickverletzung der Halswirbelsäule verursacht wurde.

E. 7.5

Gestützt auf die obenerwähnten (Erw. 7.1; BGE 109 V 153 Erw. 3b) Erfahrungstatsachen ist jedoch mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass das Tragen der Sicherheitsgurte wirksam gewesen wäre und ein Schädelanprall an der Frontscheibe verhindert hätte. Prof. Dr. D. ___ und Dr. E. ___ stellten denn auch fest, dass ein allfälliges Nichttragen der Gurte zwar schwierig zu beurteilen sei, dass aber bei gegebener Körpergrösse und Anprallstelle bei einem Nichttragen der Gurte der Kopfanprall deutlich besser nachzuvollziehen sei (Urk. 8/16 S. 3). Nach Gesagtem folgt, dass die durch den Unfall erlittenen Verletzungen des Schädels und der Halswirbelsäule nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge bei Tragen einer Sicherheitsgurte nicht oder nicht im selben Ausmass entstanden wären. Der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Nichttragen der Gurte und den erlittenen Unfallfolgen ist demnach als gegeben zu betrachten. Besondere Umstände, welche das Gegenteil annehmen liessen, sind keine ersichtlich.

7.6.??? Trotz gegenteiliger Vorbringen der Beschwerdeführerin (Urk. 1 S. 2 f.) hat die Beurteilung der erstbehandelnden Ärzte des Kantonsspitals Winterthur als Indiz zu gelten, welches der Annahme einer nach vorne gebeugten Körperhaltung während der Kollision widerspricht. Denn die Ärzte des Kantonsspitals Winterthur stellten eine starke Druckdolenz über der frontalen Kalotte fest (Urk. 8/2 S. 1), was auf einen frontalen Schädelanprall und nicht auf einen Aufprall mit der Schädeldecke, wie dies bei einer gebeugten Haltung eher zu erwarten wäre, hindeutet. Die Frage nach der Körperhaltung während des Kollisionsereignisses kann jedoch offen bleiben. Denn auch wenn anzunehmen wäre, dass sich die Beschwerdeführerin während des Unfalls nach vorne gebeugt hätte, um etwas zu holen, ist gemäss dem Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich davon auszugehen, dass der Körper der Beschwerdeführerin durch den Heckaufprall zuerst nach hinten und erst auf Grund des nachfolgenden Frontanpralls mit grosser Beschleunigung nach vorne geschleudert wurde. Es ist sodann auch insofern den überzeugenden Schlussfolgerungen der Gutachter der Stadtpolizei Zürich zu folgen, als diese feststellten, dass die Beschwerdeführerin - auch wenn sie sich ursprünglich nach vorne gebeugt gehabt hätte - bei umgelegter Sicherheitsgurte durch diese zurückgehalten worden wäre (Urk. 8/17 S. 3).

8.????? Bei fehlenden entlastenden Umständen ist das Verhalten der Beschwerdeführerin nach Gesagtem daher als grobfahrlässig einzustufen, weshalb die Beschwerdegegnerin in der Verfügung vom 6. Juni 2002 und im diese bestätigenden Einspracheentscheid vom 9. September 2002 die Taggeldleistungen zu Recht kürzte. Auch masslich lässt sich die

angeordnete Kürzung im Ausmass von 10 %, welche gemäss der Rechtsprechung dem Kürzungsminimum entspricht (BGE 109 V 155 Erw. 4), nicht beanstanden. Die gegen den angefochtenen Einspracheentscheid vom 9. September 2002 erhobene Beschwerde ist daher abzuweisen.

Das Gericht erkennt:

1.???????? Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.???????? Das Verfahren ist kostenlos.

3. Zustellung gegen Empfangsschein an:

- Rechtsanwalt Dr. Kreso Glavas
- Schweizerische Unfallversicherungsanstalt, unter Beilage einer Kopie von Urk. 10
- Bundesamt für Sozialversicherung

4.???????? Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der Zustellung beim Eidgenössischen Versicherungsgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht werden.

Die Beschwerdeschrift ist dem Eidgenössischen Versicherungsgericht, Schweizerhofquai 6, 6004 Luzern, in dreifacher Ausfertigung zuzustellen.

Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der beschwerdeführenden Person oder ihres Vertreters zu enthalten; die Ausfertigung des angefochtenen Entscheides und der dazugehörige Briefumschlag sowie die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die beschwerdeführende Person sie in Händen hat (Art. 132 in Verbindung mit Art. 106 und 108 OG).

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