

ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2016.00230 vom 26. Februar 2018

ZH Sozialversicherungsgericht, 2018-02-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_sozialversicherungsgericht_UV.2016.00230

FR: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2016.00230 du 26 février 2018

IT: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2016.00230 del 26 febbraio 2018

Erwägungen

E. 1

Der im Jahre 1989 geborene X.____

erfüllt e seit

E. 1.1

Am 1. Januar 2017 sind die am 25. September 2015 beziehungsweise am 9. November 2016 verabschiedeten geänderten Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Unfallversicherung (UVG) und der Verordnung über die Unfallversicherung (UVV) in Kraft getreten.

Gemäss den allgemeinen übergangsrechtlichen Regeln sind der Beurteilung jene Rechtsnormen zu Grunde zu legen, die in Geltung standen, als sich der zu den materiellen Rechtsfolgen führende und somit rechtserhebliche Sachverhalt verwirklicht hat (vgl. BGE 127 V 466 E. 1, 126 V 134 E. 4b, je mit Hinweisen). Dementsprechend sehen die Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 25. September 2015 des UVG vor, dass Versicherungsleistungen für Unfälle, die sich vor dem 1. Januar 2017 ereignet haben, und für Berufskrankheiten, die vor diesem Zeitpunkt ausgebrochen sind, nach bisherigem Recht gewährt werden (Absatz 1 der genannten Übergangsbestimmungen).

Der hier zu beurteilende Unfall hat sich am 26. April 2016 ereignet, weshalb die bis 31. Dezember 2016 gültig gewesenen Normen auf den vorliegenden Fall Anwendung finden und in dieser Fassung zitiert werden.

E. 1.2

Gemäss Art. 6 UVG werden – soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt – die Versicherungsleistungen bei Berufsunfällen, Nichtberufsunfällen und Berufskrankheiten gewährt (Abs. 1). Der Bundesrat kann Körperschädigungen, die den Folgen eines Unfalles ähnlich sind, in die Versicherung einbeziehen (Abs. 2). Ausserdem erbringt die Versicherung ihre Leistungen bei Schädigungen, die den Verunfallten bei der Heilbehandlung zugefügt werden (Abs. 3).

E. 1.3

Ist die versicherte Person infolge des Unfalles voll oder teilweise arbeitsunfähig (Art. 6 des Bundesgesetzes über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts, ATSG), so hat sie gemäss Art. 16 Abs. 1 UVG Anspruch auf ein Taggeld. Der Anspruch auf Taggeld entsteht am dritten Tag nach dem Unfalltag. Er erlischt mit der Wiedererlangung der vollen Arbeitsfähigkeit, mithin im Zeitpunkt der vollen Wiedererlangung der Fähigkeit, im bisherigen oder in einem anderen Beruf zumutbare Arbeit zu leisten (Art.

E. 1.4

Gemäss Art. 37 Abs. 2 UVG werden in der Versicherung der Nichtberufsunfälle in Abweichung von Art. 21 Abs. 1 ATSG die Taggelder, die während der ersten zwei Jahre nach dem Unfall ausgerichtet werden, gekürzt, wenn der Versicherte den Unfall grob fahrlässig herbeigeführt hat. Die Kürzung beträgt jedoch höchstens die Hälfte der Leistungen, wenn der Versicherte im Zeitpunkt des Unfalls für Angehörige zu sorgen hat, denen bei seinem Tode Hinterlassenenrenten zu stehen würden. 1 .5

Der Begriff der Grobfahrlässigkeit ist weiter zu fassen als der Begriff der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 Strassenverkehrsgesetz, SVG, der ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten voraussetzt. Bei Fehlverhalten im Strassenverkehr ist eine Grobfahrlässigkeit in der Regel dann anzunehmen, wenn eine elementare oder mehrere wichtige Verkehrsvorschriften schwerwiegend verletzt werden (BGE 118 V 305 E. 2b mit Hinweisen). Nicht jede pflichtwidrige und unfallkausale Missachtung einer Verkehrsvorschrift bedeutet demgemäss eine Grobfahrlässigkeit. 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 Falls zu würdigen und ist zu prüfen, ob subjektiv oder objektiv bedeutsame Entlastungsgründe vorliegen, die das Verschulden in einem milderen Licht, somit die Verkehrsregelverletzung nicht als schwerwiegend erscheinen lassen (BGE 118 V 305 E. 2b S. 307). Was als elementares Vorsichtsgebot zu qualifizieren ist, hängt nicht von der Akzeptanz einer Verkehrsvorschrift ab, sondern von deren objektiver Begründetheit; massgeblich ist auch nicht der strafrechtliche oder der haftpflichtrechtliche Grobfahrlässigkeitsbegriff (BGE 118 V 305 E. 3a und b).

2.

2.1

Strittig und zu prüfen ist die Rechtmässigkeit der Kürzung der Taggeld-Leistungen um 10 %

während der ersten zwei Jahre nach dem Unfall. 2.2

Die Beschwerdegegnerin begründete den angefochtenen Einspracheentscheid damit, dass dem Beschwerdeführer gemäss Polizeirapport eine grobe Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vorgeworfen werde, dies durch Nichtbeachten eines Lichtsignals, Nichtbenützen des Radweges sowie Befahren eines Busstreifens. Es sei unbestritten, dass der Beschwerdeführer versucht habe, verbotenerweise auf dem Busstreifen eine Kreuzung mit dem Fahrrad zu überqueren, obwohl er verpflichtet gewesen wäre, die korrekt signalisierte Unterführung mit Radweg zu benutzen. Hinzu komme, dass zu diesem Zeitpunkt gemäss Augenzeugen die Lichtsignalanlage auf Rot gestanden sei; es bestehe kein Anlass, diese übereinstimmenden Zeugenaussagen anzuzweifeln. Indem der Beschwerdeführer die Kreuzung unter Missachtung des Lichtsignals auf einer nicht für ihn bestimmten Spur zu überqueren versucht habe, habe er elementare Verkehrsvorschriften missachtet und grobfahrlässig gehandelt. Daran vermöge sein Einwand, er (der Beschwerdeführer) sei mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraut gewesen, nichts zu ändern, sei doch die Unterführung mit Radweg vorschriftsgemäss signalisiert gewesen. Ein verschuldensmindernder Entlastungsgrund liege

nicht vor, weshalb die Taggelder zu Recht um 10 % gekürzt worden seien . 2.3

Dem hielt der Beschwerdeführer entgegen (Urk. 1 Ziff. 6), der Vorwurf des Nichtbeachtens eines Lichtsignals sei nicht mit dem genügenden Beweisgrad der überwiegenden Wahrscheinlichkeit erstellt. Dies ergebe sich aus den polizeilich rapportierten Aussagen der Auskunftspersonen. Der von der Beschwerde gegnerin behauptete Sachverhalt lasse sich auch nicht durch die protokollierten Aussagen des Beschwerdeführers und des Lenkers des am Unfall beteiligten Lastwagens rechtsgenügend erstellen.

Die Aussagen der Auskunftspersonen seien nur

sinngemäss aufgenommen. Als Zeugen seien sie nicht befragt worden. Ein von

ihnen unterzeichnetes Befragungsprotokoll liege nicht vor , und sie hätten das für die Busspur geltende Lichtsignal auch nicht wahrgenommen . Es sei damit nicht mehr feststellbar, ob die Busspur tatsächlich „gesperrt" gewesen sei oder ob das dortige Lichtsignal wie vom Beschwerdeführer zu Protokoll gegeben „freie Fahrt" angezeigt habe. Die Aussage des Lenkers des Lastwagens stehe derjenigen des Beschwerdeführers entgegen , und es bestehe kein Grund , dieser Aussage mehr Gewicht zu geben . Damit könne nicht davon ausgegangen werden, dass der Beschwerdeführer mit überwiegender Wahrscheinlichkeit ein Lichtsignal missachtet habe (Ziff. 7).

Unbestritten sei, dass der Beschwerdeführer anstelle eines vorhandenen Radweges die Busspur benutzt habe, um die Kreuzung Y.____ zu überqueren. Dieser Umstand reiche jedoch für die Annahme eines grobfahrlässigen Verhaltens des Beschwerdeführers nicht aus . Mildernde Umstände seien darin zu erblicken, dass die Velounterführung schlecht signalisiert sei

und die Kreuzung deshalb von diversen Velofahrern unter Benützung der Busspur überquert werde (Ziff. 8). Damit könne nicht auf Grobfahrlässigkeit geschlossen werden. 3. 3.1

Hinsichtlich des Unfallhergangs ist unbestritten, dass der Beschwerdeführer als Fahrradfahrer anstelle eines vorhandenen Radweges die Busspur zur Überquerung der Kreuzung Y.____

benutzte , wobei es zur Kollision mit einem von links nahenden Lastwagen gekommen ist (Urk. 3/5). Die örtlichen Verhältnisse ergeben sich aufgrund

der fotografischen Dokumentation im

Polizeibericht (Urk. 3 S. 4) . Daraus ist erkennbar , dass der Beschwerdeführer mit Fahrrad auf der Busspur eine Kreuzung

mit mehreren Spuren passieren wollte, wobei

in seiner Fahrtrichtung zwei Spuren mit von links und drei Spuren mit von rechts herkommenden Fahrzeugen zu überqueren waren . Weiter ist fotografisch dokumentiert , dass die Busspur durch eine gelbe Markierung am Boden und mittels einer grosser Verkehrstafel oberhalb der Busspur signalisiert ist und

zwei Fahrverbotstafeln die unerlaubte Einfahrt in die gegenüberliegende Strasse markieren . Im Weiteren weist

in Fahrtrichtung des Beschwerdeführers eine Verkehrstafel auf eine Fussgängerunterführung hin

(Urk. 3 Fotos 1 bis 3). 3.2

Nach Aussage des Beschwerdeführers anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 12. Mai 2016

(Urk. 3/5 f.) ist er auf dem Busstreifen unterwegs gewesen, weil er keinen Radweg gesehen habe. Als er in Richtung Kreuzung auf der Busspur unterwegs gewesen sei, habe er gesehen, wie Fahrzeuge von rechts her noch über die Kreuzung gefahren seien; daher habe er seine Fahrt verlangsamt. An der Kreuzung habe er dann ganz angehalten. Er kenne sich ein wenig mit dem Lichtsignal der Busse aus und wisse, dass die Punkte von der waagrechten Position in eine andere Position wechselten; leider wisse er nicht mehr, ob in eine diagonale Position oder in eine senkrechte. Dann habe er nochmals nach links und nach rechts geschaut, um sicher zu gehen, dass keine Fahrzeuge mehr kämen. In der Folge sei er los gefahren und plötzlich habe er gemerkt,

wie von links her ein Lastwagen auf ihn zugekommen sei und bemerkt, dass es nicht mehr reiche, um noch vor dem Lastwagen die Kreuzung zu überqueren. Also sei er abgestiegen

und habe versucht, mit seinem Fahrrad noch zurückzugehen. Dadurch habe er eine Frontalkollision vermeiden können (Urk. 3/5 Ziff. 4). Weiter gab der Beschwerdeführer zu Protokoll, er habe nicht gewusst, dass unter der Kreuzung ein Radweg durchführe (Ziff. 10); er habe auf das Lichtsignal des Busses geachtet und wisse nur, dass die Lichter von einer waagrechten Position in eine andere Position gewechselt hätten, wobei er jedoch nicht wisse, ob in eine diagonale oder senkrechte Position (Ziff. 12). Den Lastwagen an der Lichtsignalanlage links habe er nicht gesehen, und er habe auch keine Fahrzeuge wahrgenommen, die vor dem Lastwagen durchgefahren seien (Ziff. 14 und Ziff. 15). Zur Frage, wer am Unfall schuld sei, bemerkte der Beschwerdeführer, dies sei schwer zu sagen. Er wisse nicht, ob der Lastwagenfahrer allenfalls ein Lichtsignal übersehen habe. Ansonsten könne er sich nicht erklären, wieso der Lastwagen auf einmal losgefahren sei. Seiner Schuld, dass er nicht auf dem Busstreifen hätte fahren und darauf die Kreuzung überqueren dürfen, sei er sich bewusst (Ziff. 18). 3.3

3.3.1

Zur Aussage des Fahrzeuglenkers

Z.____, welcher in Fahrtrichtung des Beschwerdeführers rechts am Rotlicht stand, hielt der rapportierende Polizist fest (Urk. 3/4 S. 4), der Fahrzeuglenker sei

anlässlich der Tatbestandsaufnahme als Auskunftsperson befragt und auf die strafprozessualen Rechte und Pflichten hingewiesen worden. Sinngemäss habe er sich gegenüber dem Rapportierenden wie folgt geäußert:

Er sei mit seinem Firmenfahrzeug von A.____ herkommend auf der B.____ unterwegs gewesen. Bei der Lichtsignalanlage habe er rechts eingespurt,

um in Richtung C.____ abzubiegen. Da er Rot gehabt habe, sei er mit seinem Fahrzeug still gestanden. Er sei das vorderste Fahrzeug gewesen und habe gesehen,

wie der Radfahrer wieder losgefahren sei und etwa im Schritttempo auf der Busspur in Richtung D.____ auf die Kreuzung gefahren sei,

ohne nach links zu schauen. Das Lichtsignal des Busses habe er (Z.____) nicht beachtet , aber sein Lichtsignal sei auf Rot gestanden. Irgendwie habe er das Gefühl gehabt , der Fahrradfahrer sei nicht ganz bei der Sache, so als sei er mit seinen Gedanken irgendwo anders gewesen. In der Folge sei der Fahrradfahrer mit einem Lastwagen kollidiert , welcher auf der D.____ in Richtung C.____ unterwegs gewesen sei . Der Lastwagenfahrer sei voll auf die Bremse getreten , als er bemerkt habe, dass er mit dem Fahrrad kollidieren werde . Der Fahrradfahrer sei seitlich in die Mitfahrertür des Lastwagens gefahren , gestürzt und mit den Füßen unter die Räder gekommen . Der Fahrradfahrer habe keinen Helm getragen.

Er würde sagen, der Fahrradfahrer sei schuld, da der Lastwagen keine Chance gehabt habe.
3.3.2

Zur Aussage des Motorfahrzeuglenkers E.____ , welcher in Fahrtrichtung des Beschwerdeführers links vor dem Rotlicht stand, wurde festgehalten, dass der Fahrzeuglenker sei am 27. April 2016 telefonisch als Auskunftsperson befragt und auf die strafprozessualen Rechte und Pflichten hingewiesen worden. Sinn gemäss habe er sich gegenüber dem Rapportierenden wie folgt geäußert: Er sei auf der B.____ in Richtung F.____ gefahren. Bei der Lichtsignalanlage sei er an zweiter Stelle auf dem Linksabbieger in Richtung F.____ gestanden. Während er am Lichtsignal, welches auf Rot gestanden sei, gewartet habe, sei der Fahrradfahrer auf dem Busstreifen rechts an ihm vorbei und habe bei der Kreuzung angehalten. Er habe dann erkennen können, dass auf der D.____ von F.____ her ein Lastwagen am Lichtsignal gestanden sei. Seiner Meinung nach sei der Lastwagen an vorderster Position gestanden und ganz normal los gefahren. Der Fahrradfahrer sei dann auch wieder los gefahren, obwohl das Lichtsignal noch immer auf Rot gestanden sei. Auf das Lichtsignal des Busses habe er (E.____) nicht geachtet. Die Kollision selber habe er dann nicht gesehen , da das Fahrzeug , welches vor ihm gestanden sei, ihm die Sicht verdeckt habe. Er würde sagen, dass der Fahrradfahrer ganz klar schuld am Unfall sei. 3.4

Der am Unfall beteiligte Berufschaffeur G.____ , welcher den am Unfall beteiligten Lastwagen lenkte, gab anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 26. April 2016 zu Protokoll (Urk. 3/6), er sei von H.____

her gekommen und habe in A.____ auf die Autobahn in Richtung Basel auffahren wollen. Auf der D.____ habe er sich auf dem rechten Fahrstreifen befunden. Die Lichtsignalanlage sei auf Rot gestanden und er habe deshalb abbremsen müssen und soweit erinnerlich sei er stillgestanden. Vor ihm seien schätzungsweise drei bis vier Fahrzeuge , ausschliesslich Personenwagen , gestanden. Vor der Kollision sei er schätzungsweise mit 30 bis 40 km/h gefahren , als der Fahrradfahrer von rechts auf der Busspur hergekommen sei. Der Fahrradfahrer habe nach rechts geschaut und sei schon am Beschleunigen gewesen, was er dadurch realisiert habe, dass sich der Fahrradlenker zum Lenker des Fahrrades hingezogen habe , und

es sei offensichtlich gewesen, dass er habe zufahren wollen . Zum Zeitpunkt , als er den Fahrradfahrer bemerkt habe, sei er fünf bis sechs Meter entfernt gewesen , und im Moment , als er den Fahrradfahrer

gesehen habe , habe er gebremst und sein Fahrzeug soweit wie möglich nach links gezogen. Wäre er noch weiter nach links gefahren, wäre der Fahrradlenker weiter hinten mit dem Lastwagen kollidiert. 4. 4.1

Dass die Beschwerdegegnerin davon ausging, die Verletzung der Verkehrs Vorschriften sei als elementare Verkehrsregelverletzung zu betrachten (Urk. 2 S. 3 f.), ist nicht zu beanstanden. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass den Beschwerdeführer nicht nur der Vorwurf trifft, die Busspur beansprucht zu haben. Hinzu kommt, dass er bei dieser

Fahrweise

verbotenerweise auch eine breite und mehrspurige Kreuzung ohne Sicherheitsinseln zu überqueren versuchte ,

wobei von rechts zwei Fahrspuren sowie eine Abbiegespur und von links zwei Fahrspuren seine Fahrtrichtung kreuzten . Der Umstand, dass er beim Überqueren der Kreuzung der Meinung war, er hätte freie Fahrt und sich darauf berief , „er kenne sich ein wenig mit dem Lichtsignal für Busse aus“, mindert die Gefährlichkeit seiner Fahrweise nicht . Denn auf diese wenigen Kenntnisse durfte er sich bei der vorliegend komplexen Verkehrssituation mit mehreren Spuren , inklusive Busspur und

Abzweigspuren, die mit verschiedenen Verkehrsampeln

regelt ist, gerade nicht verlassen. Kommt hinzu, dass Busse des öffentlichen Verkehrs regelmässig Lichtsignale freischalten können , weshalb auch in dieser Hinsicht kein Verlass darauf bestand, dass das Umstellen der Bussampel die freie Fahrt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer anzeigte . Letztlich kann er aber als Fahrradfahrer auf der Busspur selbst im Falle der freien Fahrt für Busse für sich kein Vortrittsrecht ableiten. Sein Verschulden mindert auch nicht , dass er

angeblich nicht erkannt e , dass sich in der Nähe ein Radweg befindet , welcher unter der Kreuzung durchführt . Dies ist

signalisiert und bei gebotener Aufmerksamkeit wäre dies (zumindest auf den zweiten Blick) erkennbar gewesen . Es mag zwar

zutreffen, dass die Ausschilderung des Radweges nicht optimal

ersichtlich war (vgl. Urk. 3/7 Foto 3); klar gekennzeichnet war

jedoch die Fussgängerunterführung (Urk. 3/7 Foto 1 bis Foto 7). In Unkenntnis des Radweges bestand damit für den Beschwerdeführer die Option , die verkehrsreiche Kreuzung (vgl. Urk. 3/6 S. 5) , welche er am Dienstagmorgen 26. April 2016 um ca. 15:40 Uhr überqueren wollte (vgl. Urk. 3/4 S. 1), als Fussgänger, das Fahrrad stossend, via Unterführung zu passieren . Nicht entlastend

ist auch das Vorbringen ,

er sei nicht sicher , ob der Lastwagenfahrer allenfalls e in Licht signal übersehen habe, ansonsten er sich nicht erklären könne , wieso der Last wagen auf einmal losgefahren sei (vgl. E. 3.2 hievore) . Diese Ansicht leitet der Beschwerdeführer einzig daraus ab, dass er aufgrund seiner (wenigen) Kenntnisse über Busampeln der Meinung war, die Geradeausfahrt sei frei. Anhaltspunkte, die auf ein Verschulden des Lastwagenlenkers hindeuten , dass er ein Rotlicht übersehen haben könnte, ergeben die Akten indessen nicht. Dafür spricht

insbesondere nicht, dass nach den übereinstimmenden Angaben der Auskunftsperson E.____

und der Aussage des Lastwagenlenkers der Lastwagen am Lichtsignal stand und dann losfuhr (vgl. E. 3.3.2 und E. 3.4

hier vor), woraus kein plausibler Schluss zu ziehen ist, der Lastwagenchauffeur habe das Rotlicht übersehen, nachdem er zu vor vor diesem angehalten hatte. Sodann stand unbestrittenermassen die Verkehrsampel sowohl für den links- als auch für den rechtsabbiegenden Verkehr, welcher die Fahrspur des Lastwagens kreuzte, auf Rot, weshalb an der am Unfalltag getätigten Aussage des Lastwagenchauffeurs, wonach das Lichtsignal in seiner Fahrtrichtung auf Grün gestanden sei,

nicht zu zweifeln ist. Von erhöhtem Aussagewert, da zeitnah zum Unfallereignis, sind auch die Angaben der Auskunftsperson Z.____ anlässlich der polizeilichen Tatbestandsaufnahme. Danach sah er,

wie der Beschwerdeführer auf dem Fahrrad im Schritttempo auf der Busspur in Richtung D.____ auf die Kreuzung fuhr, ohne nach links zu schauen, wobei die Auskunftsperson das Gefühl hatte, der Fahrradfahrer sei nicht ganz bei der Sache, so als sei er mit seinen Gedanken irgendwo anders gewesen (E. 3.3.1 hier vor). Ein

wesentlich anderer Unfallhergang bestätigte denn auch der Beschwerdeführer selber nicht, indem er aussagte, er habe seine Fahrt auf der Busspur verlangsamt und angehalten, weil noch Fahrzeuge von rechts die Kreuzung überquert hätten. Dass er hierbei dem linksseitig kreuzenden Verkehr offensichtlich keine Aufmerksamkeit schenkte und dabei den heranfahrenden Lastwagen über sah

respektive zu spät sah, ergibt sich aus der Unfallsituation. Sodann sind die weiteren

Aussagen des Beschwerdeführers teilweise nicht nachvollziehbar, er klärte er doch einerseits, dass er einen stehenden Lastwagen an der Kreuzung nicht gesehen habe und andererseits, er könne sich nicht erklären, weshalb dieser plötzlich losgefahren sei. Auch der Hinweis, als er den Lastwagen bemerkt habe, sei er abgestiegen und habe noch versucht, mit seinem Fahrrad zurückzugehen und dadurch eine Frontalkollision vermeiden können (vgl. E. 3.1 hier vor), stimmt mit den anderen Aussagen der Auskunftspersonen und des Lastwagenchauffeurs nicht überein. Mit Blick auf den Unfall,

bei dem der Beschwerdeführer schwere Verletzungen und unter anderem auch ein Schädelhirntrauma erlitten hatte,

und

unter Berücksichtigung des erheblichen Zeitablaufs

— seine Einvernahme konnte erst am 12. Mai 2016, mithin knapp vier Wochen nach dem Unfall stattfinden

—

sind diese Diskrepanzen erklärbar. Zweifel an den übrigen Aussagen, die zeitnah zum Unfall erfolgten, an den

im Wesentlichen widerspruchsfreien und aufgrund der Unfallsituation nachvollziehbaren Angaben der Auskunftspersonen sowie an den

Aussagen des Lastwagenfahrers, ergeben sich daraus nicht. Insbesondere schilderte der Lastwagenlenker anlässlich seiner Einvernahme am Unfalltag plausibel und nachvollziehbar, dass der Fahrradfahrer nach rechts geschaut habe und schon am Beschleunigen gewesen sei, was er dadurch realisiert habe, dass dieser sich zum Lenker des Fahrrades hin gezogen habe, weshalb offensichtlich gewesen sei, dass er zufahren wolle (E. 3.3 hievore). 4.2

Zusammenfassend ist dem Beschwerdeführer vorzuwerfen, dass er als Fahrradfahrer rechtswidrig auf einer nicht für ihn bestimmten Busspur (Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 43 Abs. 1 SVG) eine mehrspurige Kreuzung ohne Sicherheitsinseln und Fussgängerstreifen überqueren wollte, wobei es zum Zusammenstoss mit dem korrekt in seiner Spur fahrenden Lastwagen gekommen ist. Unerheblich ist dabei, in welcher Position die Signalisation für Busfahrer stand, da der Beschwerdeführer selbst bei

„freie Fahrt für Busse“, als Fahrradfahrer gegenüber dem in seiner Spur fahrenden Lastwagen in keinem Fall ein Vortrittsrecht hatte (zum grobfahrlässigen Verhalten eines Fahrradfahrers durch Missachtung des Vortrittsrechts vgl. BGE 121 V 45 E. 3b). Sodann ergeben sich aufgrund der Akten auch keine stichhaltigen Anhaltspunkte, die auf ein anderweitiges Fehlverhalten des Lastwagenchauffeurs schliessen liessen und den Beschwerdeführer entlasten könnten.

Im Weiteren benutzte der Beschwerdeführer in Verletzung von Art. 46 Abs. 1 SVG auch den ausgeschilderten und bei gebotener Aufmerksamkeit erkennbaren Radweg nicht. Hierbei zog er auch nicht in Betracht, anstatt der riskanten Überquerung von insgesamt fünf Spuren auf der Busspur die klar signalisierte

Fussgängerunterführung zu benützen und das Fahrrad zu stossen. Subjektiv oder objektiv bedeutungsvolle Entlastungsgründe, die das Verschulden in einem mildereren Licht und somit die Verkehrsregelverletzung nicht als schwerwiegend erscheinen lassen,

liegen nicht vor (vgl. 118 V 305 E. 2b). Zudem entspricht die Einhaltung der vom Beschwerdeführer verletzten Verkehrsvorschriften einem elementaren Vorsichtsgebot. 4.3

Der Kausalzusammenhang zwischen dem Verschulden und dem Unfallereignis respektive seinen Folgen ist ebenfalls gegeben. Der Beschwerdeführer wurde beim Zusammenprall mit dem Lastwagen erheblich verletzt (vgl. den Verlegungsbericht der Klinik für Unfallchirurgie des I.____ vom 4. Mai 2016 [Urk. 10 / 1] sowie den Austrittsbericht des I.____ vom 1. Juni 2016 [Urk. 10 / 14]). Dies hätte als mögliche Unfallfolge bei einem Zusammenprall aufgrund der riskanten Überquerung der Kreuzung vorausgesehen werden können. 4.4

Die Kürzung um 10 % entspricht dem praxisgemässen Kürzungsminimum bei Grobfahrlässigkeit im Bereich von Verkehrsregelverletzungen (vgl. auch Rumo-Jungo, Holzner in: Murer /Stauffner, Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Sozialversicherungsrecht, UVG, 4. Auflage, S. 212 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung) und ist nicht zu beanstanden.

Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist abzuweisen. Das Gericht erkennt: 1.

Die Beschwerde wird abgewiesen. 2.

Das Verfahren ist kostenlos. 3.

Zustellung gegen Empfangsschein an: - Rechtsanwalt Michael Grimmer - Rechtsanwalt Dr. Stefan Mattmann, unter Beilage des Doppels von Urk. 13 - Bundesamt für Gesundheit 4.

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der Zustellung beim Bundesgericht Beschwerde eingereicht werden (Art. 82 ff. in Verbindung mit Art. 90 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht, BGG). Die Frist steht während folgender Zeiten still: vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern, vom 15. Juli bis und mit 15. August sowie vom 18. Dezember bis und mit dem 2. Januar (Art. 46 BGG).

Die Beschwerdeschrift ist dem Bundesgericht, Schweizerhofquai 6, 6004 Luzern, zuzustellen.

Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten; der angefochtene Entscheid sowie die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat (Art. 42 BGG). Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich Der Vorsitzende Der Gerichtsschreiber Gräub Nef

E. 6

April

2016

die Anspruchsvoraussetzungen zum Bezug von Leistungen der Arbeitslosenversicherung und war dadurch bei der Suva gegen die Folgen von Betriebs- und Nichtbetriebsunfällen versichert. Am 26. April 2016 verunfallte er mit seinem Fahrrad beim Zusammenstoss mit einem Lastwagen und zog sich unter anderem schwere Verletzungen am linken Fuss nach Überrolltrauma zu (Urk. 10/2, Urk. 10/14). Mit Verfügung vom 20. Juli 2016 kürzte die Suva die Taggeldleistung in Anwendung von Art. 37 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Unfallversicherung (UVG) während längstens zwei Jahren um 10 % (Urk.

E. 10

/ 57) mit Einspracheentscheid vom 1. September 2016 fest (Urk. 2). 2.

Dagegen erhob X. ___ am 4. Oktober 2016 Beschwerde und beantragte, es sei der angefochtene Einspracheentscheid aufzuheben und es seien ihm die gesetzlichen Leistungen auszurichten, wobei mangels grobfahrlässiger Herbeiführung des Unfalls von einer Leistungskürzung abzusehen sei; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerin (Urk. 1 S. 2). Die Beschwerdegegnerin beantragte mit Beschwerdeantwort vom

E. 12

). Hierzu äusserte sich der Beschwerdeführer unaufgefordert mit Eingabe vom 19. Dezember 2016 (Urk. 13). Das Gericht zieht in Erwägung: 1.

E. 16

Abs.

1 und 2 UVG i.V.m. Art. 6 ATSG; BGE 137 V 199 E.

2.1, Urteil des Bundesgerichts 8C_639/2014 vom 2.

Dezember 2014 E.

3), mit dem Beginn einer Rente oder mit dem Tod der versicherten Person (Art. 16 Abs. 2 UVG).

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