

I. Rechtsprechung

Urteil des BGer 8C_489/2013 vom 16.08.2013 E. 3.2 (sozialversicherungsrechtlich)

Das unfallanalytische Gutachten der Zürich Versicherungen AG vom 23. März 2012 ergab eine relative Kollisionsgeschwindigkeit des Nissan auf den Audi im Bereich von 18.4 bis 24.1 km/h und eine kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung (Delta-v) des Audi durch Heckanstoß von 9.4 bis 13.7 km/h. Wie die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat, ist das unfallanalytische Gutachten umfassend und gibt Aufschluss über die berücksichtigten Werte und Unterlagen. Der Beschwerdeführer zeigt denn auch keine konkreten Mängel des Gutachtens auf. Dass Bereichswerte genannt werden, ist bei derartigen Analysen üblich und lässt diese nicht als unzuverlässig erscheinen. Auch der Umstand, dass das unfallanalytische Gutachten von einem beteiligten Privatversicherer eingeholt wurde, steht seiner Verwertbarkeit im Verfahren der obligatorischen Unfallversicherung nicht entgegen. Massgebend ist, ob die Aussagen der Unfallanalytiker zu überzeugen vermögen (Urteil 8C_138/2009 vom 23. Juni 2009 E. 4.3.3), was hier zutrifft. Dies ergibt sich auch aus der als Plausibilitätsprüfung durchgeführten Beurteilung der AGU vom 3. Dezember 2012. Ausgehend von einem etwas höheren EES-Wert (energy-equivalent-speed) für den Heckbereich des Audi ergab diese eine Kollisionsgeschwindigkeit des Nissan von maximal rund 26.1 km/h und eine kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung (Delta-v) des Audi von maximal rund 15 km/h. Dass die Vorinstanz das unfallanalytische Gutachten der Zürich Versicherungen AG als beweistauglich anerkannt hat, bedeutet nicht, dass ihre Beurteilung auf einer den Untersuchungsgrundsatz sowie die Grundsätze der antizipierten Beweiswürdigung verletzenden, mithin rechtsfehlerhaften Sachverhaltsfeststellung beruhen würde. Die tatsächliche Geschwindigkeitsänderung lässt sich nicht immer zuverlässig ermitteln, weshalb solchen Unterlagen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung beweisrechtlich nicht erhöhtes Gewicht in dem Sinne zukommt, dass sich allein gestützt darauf eine Kausalitätsbeurteilung vornehmen liesse. Vielmehr sind die physikalisch ermittelten Ergebnisse von unfallanalytischen Gutachten im Rahmen einer Gesamtwürdigung aller zur Verfügung stehenden Beweismittel zu würdigen (vgl. BGE 134 V 109 E. 8.3 S. 121; RKUV 2003 Nr. U 489 S. 357, U 193/01 E. 3.2; SVR 2009 UV Nr. 13 S. 52, 8C_590/2007 E. 6.1; Urteil 4A_540/2010 vom 8. Februar 2011; vgl. zum Ganzen: Hans-Jakob Mosimann, Der Stellenwert von Unfallanalyse und Biomechanik für die Rechtsprechung, SZS 2011 S. 549 ff.). Von einer weiteren Unfallanalyse sind daher keine neuen relevanten Erkenntnisse zu erwarten

(antizipierte Beweiswürdigung; BGE 134 I 140 E. 5.3 S. 148; 124 V 90 E. 4b S. 94), weshalb die Vorinstanz ohne Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör auf die Abnahme weiterer Beweise verzichtet hat.

Urteil des BGer 1C_575/2012 vom 05.07.2013 E. 5.1. f.

Nach den für das Bundesgericht verbindlichen willkürfreien Feststellungen der Vorinstanz wurde der vorausfahrende Unfallgegner verletzt (Prellung am Hinterkopf und Rückenschmerzen); er musste sich in spitalärztliche Pflege begeben und war mehrere Tage arbeitsunfähig. Ausserdem entstand Sachschaden an beiden Fahrzeugen. Damit hat sich die vom Beschwerdeführer durch zu nahes Aufschliessen und Nichtanpassen der Geschwindigkeit verursachte konkrete Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer in erheblichem Personen- und Sachschaden realisiert. Der blosser Umstand, dass der Unfallgegner keine schwereren Verletzungen davongetragen hat, insbesondere keine Halswirbelsäulenstauchung ("Schleudertrauma" im medizinischen Sinne), lässt die vom Beschwerdeführer hervorgerufene Gefährdung nicht als "gering" im Sinne der dargelegten Bundesgerichtspraxis (zu Art. 16a und Art. 16b SVG) erscheinen. Bei Auffahrunfällen besteht die ernsthafte Gefahr, dass die durch den Stoss auf das Heck des vorderen Fahrzeugs bewirkte hohe Rückwärtsbeschleunigung auf die Halswirbelsäule der betroffenen Fahrzeuginsassen (selbst bei blosser Zurückprallen des Hinterkopfes und Nackens auf die Kopfstütze) zu schwerwiegenden gesundheitlichen Schäden ("Schleudertrauma") führen kann (vgl. BGE 135 II 138 E. 2.3 S. 143; s. auch 134 III 489; 130 V 35; 127 V 165). Dies gilt nach der Praxis auch bei Auffahrkollisionen zwischen Personenwagen mit Aufprallgeschwindigkeiten von ca. 10-15 km/h. Bei solchen Unfällen liegt auch ohne tatsächlichen Personenschaden - in der Regel ein mittelschwerer Fall mit konkreter Gefährdung des Unfallgegners vor (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_156/2010 vom 26. Juli 2010 E. 5.1.2; 1C_75/2007 vom 13. September 2007 E. 3.2). E. 5.2 Selbst wenn darüber hinweggesehen würde, dass der Unfallgegner im vorliegenden Fall nicht unerheblich verletzt wurde, erscheinen die Erwägungen der Vorinstanz im Ergebnis durchaus bundesrechtskonform: Das Obergericht verwirft (im Sinne eines obiter dictums) den Standpunkt des Beschwerdeführers, angesichts der Kräfteeinwirkung sei eine schwerere Verletzung (bzw. das Risiko eines "Schleudertraumas") zum Vornherein ausgeschlossen gewesen, der verursachte Unfall sei in diesem Sinne als "harmlos" anzusehen. Auch diesen ergänzenden Erwägungen ist (im Lichte der einschlägigen Lehre und Praxis) beizupflichten: Die nachträgliche Ermittlung der tatsächlichen kollisionsbedingten Geschwindigkeitsveränderung ist stets von Unsicherheitsfaktoren belastet. Daher hat es das Bundesgericht (auch in seiner sozialversicherungsrechtlichen Rechtsprechung) abgelehnt, fixe Adäquanz-Grenzwerte einzuführen bzw. eine Bagatell- oder "Harmlosigkeitsgrenze" festzulegen (vgl. BGE 134 V 109 E. 8.3 S. 121; Urteile 8C_786/2011 vom 3. Januar 2012 E. 3.1; 8C_138/2009 vom 23. Juni 2009 E. 4.3.10; vgl. Hans-Jakob Mosimann,

Der Stellenwert von Unfallanalyse und Biomechanik für die Rechtsprechung, Schweizerische Zeitung für Sozialversicherung und berufliche Vorsorge, 55/2011, S. 549 ff., 558). Eine schematische Umrechnung von technischen Werten (wie die kollisionsbedingte Geschwindigkeitsveränderung) in eine Wahrscheinlichkeit, konkrete gesundheitliche Beschwerden zu erleiden, ist nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand kaum möglich, zumal diverse andere Einflussgrössen (die auch innerhalb der Biomechanik liegen können) mitzubersichtigen wären (vgl. Kai-Uwe Schmitt, Biomechanik der Halswirbelsäule bei "leichten" Pkw-Kollisionen, in: Der medizinische Sachverständige, 2010, S. 223 ff., 226). Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass auf eine kategorische Festlegung in dem Sinne, dass eine Kollision von relativ geringer Intensität eine bestimmte Verletzung bzw. spätere kausale Gesundheitsschäden zum Vornherein nicht verursachen könne, grundsätzlich zu verzichten ist (vgl. Mosimann, a.a.O., S. 559 f.; Jürg Senn, Harmlosigkeitsgrenzen bei Unfällen mit HWS-/Hirnverletzungen? AJP 11/2002, S. 274 ff., 283).

Urteil des BGer 8C_686/2012 vom 28.05.2013 E. 6.4.2

Eine unfalltechnische oder biomechanische Analyse vermag gegebenenfalls gewichtige Anhaltspunkte zur mit Blick auf die Adäquanzprüfung relevanten Schwere des Unfalls zu liefern. Diese Einstufung ist indessen eine Rechtsfrage und als solche nicht durch den Unfallanalytiker, sondern durch den rechtsanwendenden Unfallversicherer oder gegebenenfalls das Sozialversicherungsgericht zu entscheiden (SVR 2009 UV Nr. 13 S. 52 E. 6.1 [8C_590/2007], 2009 UV Nr. 18 S. 69 E. 5.2 [8C_744/2007]; Urteil 8C_138/2009 vom 23. Juni 2009 E. 4.3.2).

Urteil des BGer 4A_540/2010 vom 08.02.2011 E. 1.3.2 f. (haftpflichtrechtlich)

Unfallanalytische und biomechanische Gutachten stellen nach der Rechtsprechung der sozialrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts klassische Beweismittel dar, die gewichtige Anhaltspunkte zur - mit Blick auf die Adäquanzprüfung - relevanten Schwere des Unfallereignisses zu liefern vermögen, für sich allein jedoch in keinem Fall eine hinreichende Grundlage für die Kausalitätsbeurteilung bilden (Urteil des Bundesgerichts 8C_590/2007 vom 6. Oktober 2008 E. 6.1 mit Hinweisen, publ. in: SVR 2009 UV Nr. 13 S. 52). Dass derartige Expertisen aus Sicht des Sozialversicherungsrechts im Rahmen der rechtlichen Beurteilung der Adäquanz bei erstellter natürlicher Kausalität relevant werden, bedeutet nicht, dass entsprechenden Gutachten ausschliesslich zur Bereitstellung der tatsächlichen Grundlagen im Hinblick auf die Rechtsfrage der Adäquanz Beweiswert zuerkannt werden darf. Dies liefe auf die Einführung einer bundesrechtlich nicht statuierten Beweismittelbeschränkung hinaus und liesse sich beweisrechtlich nicht begründen (so auch Max Berger, Unfallanalytik und Biomechanik beweisrechtliche Bedeutung, SJZ 102/2006 S. 25 ff., S. 31; Bühler, Beweismass und Beweiswürdigung bei Gerichtsgutachten - unter Berücksichtigung der jüngsten Lehre und Rechtsprechung,

in: Jusletter vom 21. Juni 2010 S. 17). Das Bundesgericht selbst erachtete in einem Haftpflicht-Fall, dem wie hier ein Streit über die Ursache des auf ein HWS-Trauma hindeutenden Beschwerdebildes nach einer Auffahrkollision zugrunde lag und in dem die Diagnose eines Schleudertraumas und seiner Folgen nicht durch zuverlässige ärztliche Angaben gesichert war, die Mitberücksichtigung der Ergebnisse eines biomechanischen Gutachtens zur Ermittlung der natürlichen Kausalität implizit für zulässig (Urteil des Bundesgerichts 4A_494/2009 vom 17. November 2009 E. 2.2 f. und E. 2.9). Die Mitberücksichtigung des biomechanischen Gutachtens verstösst mithin nicht gegen Bundesrecht.

Urteil des BGer 8C_590/2007 vom 6. Oktober 2008 E. 6.1:

Eine unfallanalytische oder biomechanische Analyse vermag allenfalls gewichtige Anhaltspunkte zur - einzig mit Blick auf die Adäquanzprüfung relevanten - Schwere des Unfallereignisses zu liefern; sie bildet jedoch für sich allein in keinem Fall eine hinreichende Grundlage für die Kausalitätsbeurteilung (RKUV 2003 Nr. U 489 S. 357 E. 3.2, U 193/01; Urteil 8C_252/2007 vom 16. Mai 2008, E. 6.1 mit Hinweis).

Urteil des Zürcher Handelsgerichts vom 2. November 2015, HG100317 E. 6.2.2.a.

Unfallanalytische und biomechanische Gutachten können nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts klassische Beweismittel darstellen, die gewichtige Anhaltspunkte zur relevanten Schwere des Unfallereignisses zu liefern vermögen. Dementsprechend ist der Einbezug der Geschwindigkeitsänderung und darauf basierender Biomechanik zur Beurteilung des natürlichen Kausalzusammenhangs zulässig. Die genannten Gutachten bilden für sich allein aber keine hinreichende Grundlage für die Kausalitätsbeurteilung (Urteil des Bundesgerichts 4A_540/2010 vom 8. Februar 2011 E. 1.3.2; implizit auch: zit. Urteil 4A_494/2009 E. 2.2 f. und E. 2.9; Ackermann, der Beweis des natürlichen Kausalzusammenhangs. Mittel und Methoden, in: Beweisfragen im sozialversicherungsrechtlichen Verfahren, 2013., S. 97 ff., 110 f.). Unfallprotokolle und Polizeirapporte sagen über den Kausalzusammenhang nichts aus. Sie können dazu dienen, den Unfall sowie den Erfolg zu beweisen, indem beispielsweise Schäden an Fahrzeugen und Verletzungen festgehalten werden. Ob eine Verletzung aber wirklich durch den Unfall erfolgt ist, kann damit nicht belegt werden (Ackermann, a.a.O., S. 113)

Urteil des Zürcher Obergerichts vom 4. September 2014, LB 140044 E.2.d.

Anzumerken ist schliesslich, dass sich das Bundesgericht konstant gegen die Annahme einer Bagatell- oder Harmlosigkeitsgrenze ausgesprochen hat und die unfallanalytische und biomechanische Beurteilung für sich allein genommen nicht als hinreichende Grundlage für die Kausalitätsbeurteilung erachtet (vgl. die Analyse von Hans-Jakob Mosimann, Der Stellenwert von Unfallanalyse und Biomechanik in der Rechtsprechung, SZS 2011 S. 548 ff., S. 558 mit weiteren Hinweisen).

II. Literatur

BERGER MAX, Unfallanalytik und Biomechanik – beweisrechtliche Bedeutung, in: SJZ 102/2006, S. 25 ff.

MOSIMANN HANS-JAKOB: Der Stellenwert von Unfallanalyse und Biomechanik für die Rechtsprechung in SZS 2011 S. 549, S. 549 ff.

PRIBNOW VOLKER: Biomechanik und Unfallanalyse als Grundlage der Haftungsbeurteilung – Einleitung zum Forum Haftung und Versicherung in: HAVE/REAS 2010, S. 374 ff.

STUDHALTER BERNHARD: When push comes to shove – Bedeutung von Unfallanalyse und Biomechanik für die haftpflichtrechtliche Zurechnung?, in: HAVE 2010, S. 389 ff.