

# **BE\_ZIVILSTRAF BK 2016 365 vom 31. Oktober 2016**

BE Obergericht, 2016-10-31, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_zivilstraf\\_BK\\_2016\\_365](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_BK_2016_365)

FR: BE\_ZIVILSTRAF BK 2016 365 du 31 octobre 2016

IT: BE\_ZIVILSTRAF BK 2016 365 del 31 ottobre 2016

## **Regeste**

Einstellung Strafverfahren wegen einfacher Verkehrsregelverletzung, fahrlässiger einfacher evtl. schwerer Körperverletzung | Einstellung/Nichtanhandnahme

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Mit Datum vom 24. August 2016 verfügte die Regionale Staatsanwaltschaft Emmental-Oberaargau – soweit interessierend – die Einstellung des Verfahrens gegen A.\_\_\_\_\_ (nachfolgend: Beschuldiger) wegen fahrlässiger einfacher evtl. schwerer Körperverletzung sowie einfacher Verkehrsregelverletzung.

### **E. 1.2**

Mit Eingabe vom 6. September 2016 liess C.\_\_\_\_\_ (nachfolgend: Beschwerdeführer) durch seine Rechtsanwältin beantragen, die Einstellungsverfügung sei aufzuheben und die Untersuchung gegen den Beschuldigten sei weiterzuführen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

### **E. 1.3**

Mit Stellungnahme vom 26. September 2016 beantragte die Generalstaatsanwaltschaft die kostenfällige Abweisung der Beschwerde. Mit Eingabe vom 4. Oktober 2016 beantragte der Beschuldigte die kostenfällige Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei.

### **E. 1.4**

Mit Stellungnahmen/Repliken je vom 18. Oktober 2016 beantragte der Beschwerdeführer, dass die Anträge des Beschuldigten abzuweisen seien respektive dass die Anträge der Generalstaatsanwaltschaft abzuweisen seien.

### **E. 1.5**

Mit Duplik vom 25. Oktober 2016 hielt der Beschwerdeführer sinngemäss an seinen Rechtsbegehren fest.

## **E. 2**

Gegen Verfügungen der Staatsanwaltschaft kann bei der Beschwerdekammer in Strafsachen innert 10 Tagen schriftlich und begründet Beschwerde geführt werden (Art. 393 Abs. 1 Bst. a i.V.m. Art. 396 Abs. 1 Schweizerische Strafprozessordnung [StPO; SR 312], Art. 35 des Gesetzes über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft [GSOG; BSG 161.1] i.V.m. Art. 29 Abs. 2 des Organisationsreglements des Obergerichts [OrROG; BSG 162.11]). Der Beschwerdeführer ist durch die angefochtene Verfügung zumindest in Bezug auf die angeblichen Widerhandlungen gegen das Schweizerische Strafgesetzbuch (StGB; SR 311) un- mittelbar in seinen rechtlich geschützten Interessen

betroffen und zur Beschwerde- führung legitimiert (Art. 382 Abs. 1 StPO). Auf die form- und fristgerechte Be- schwerde ist einzutreten.

### E. 3

links vorgenommen. Beim Wechsel auf die andere Strassenseite habe er plötzlich ein Motorrad be- merkt, welches ihn überholen wollte. Fast zeitgleich habe er eine Kollision verspürt. Das Motorrad touchierte das Fahrzeug des Beschuldigten an der vorderen linken Seite zirka in der Mitte der ande- ren Fahrspur (vgl. zum Ganzen die Dokumentation Kapo Bern, Unfalltechnischer Dienst vom 11.09.2015), stürzte und kollidierte schlussendlich mit der Bauabschrankung. Der Motorradlenker C.\_\_\_\_\_ zog sich durch den Sturz schwerere Verletzungen zu. Gemäss Art. 10 Abs. 2, 2. Satz VRV darf ein Fahrzeugführer nicht überholen, wenn sich vor dem voranfahrenden Fahrzeug Hinder- nisse befinden, wie Baustellen, eingespurte Fahrzeuge oder Fussgänger, welche die Strasse über- queren. Vorliegend stand die Autokolonne, unter welchen sich auch der Beschuldigte A.\_\_\_\_\_ be- fand, vor einer Baustelle, welche mit einer Ampel signalisiert war und – bei orangem Blinklicht bzw. Grün – auf der Gegenfahrbahn einspurig passiert werden musste. Gemäss der klaren Bestimmung von Art. 10 Abs. 2 2. Satz VRV hätte somit der Motorfahrzeuglenker C.\_\_\_\_\_ die vor der Baustelle bei Rotlicht wartende bzw. bei Blinklicht anfangende Kolonne nicht überholen dürfen. Im Strassenverkehr gilt nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung die Grundregel, dass der Ver- kehr, der seine Richtung beibehält, vor demjenigen, der sie ändert den Vorrang hat (BSK, SVG, Art. 34 N. 38), diese Grundregel ist in Art. 34 Abs. 3 SVG festgeschrieben. Art. 34 Abs. 3 SVG ver- langt, dass wer seine Fahrtrichtung ändern will, auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge oder den Ge- genverkehr Rücksicht zu nehmen hat. A.\_\_\_\_\_ ist vor einer Baustelle, welche die eine Fahrspur versperrte, beim umschaltender Ampel, entsprechend der temporären Verkehrsregelung auf die ande- re Fahrbahn ausgeschwenkt, um die Baustelle zu passieren. Er hat somit keine andere Richtung als die anderen Verkehrsteilnehmer genommen, sondern ist in der Kolonne einzig der einspurigen Fahrli- nie gefolgt, welche alle Verkehrsteilnehmer aufgrund der Baustelle und der temporären Verkehrs- führung in diesem Bereich haben folgen müssen (vgl. zum Ganzen BSK-SVG, Art. 34 N. 38 und 41). Gemäss Ansicht der Unterzeichneten hat er damit keine Änderung der Fahrtrichtung gemacht, wie dies in Art. 34 Abs. 3 SVG definiert wird. Er hat somit Art. 34 Abs. 3 SVG nicht verletzt. Zum selben Schluss ist offensichtlich auch die Kapo Bern gekommen, welche im Anzeigerapport vom 03.09.2015 A.\_\_\_\_\_ nicht wegen einfacher Verkehrsregelverletzung zur Anzeige gebracht hat. Damit stellt sich die Frage, ob dem Beschuldigten gestützt auf den bundesgerichtlichen Vertrauensgrundsatz eine fahrlässige Körperverletzung vorzuwerfen ist. Gemäss dem bundesgerichtlichen Vertrauensgrundsatz darf sich ein korrekt verhaltender Verkehrsteilnehmer darauf verlassen, dass sich auch die anderen Verkehrsteilnehmer korrekt verhalten. Wo nach der Verkehrslage objektiv keine Gefahr besteht, muss der sich ordnungsgemäss verhaltende Strassenbenützer auch nicht mit einer solchen rechnen (Weis- senberger, SVG-Komm., Art. 34 N. 29; BGE 127 IV 34 E. 2b). Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich nicht berufen, wer eine für andere Verkehrsteilnehmer unklare oder gefährliche Verkehrslage schafft (BGE 127 IV 34 E. 2b). Wie A.\_\_\_\_\_ auf dem Unfallaufnahmeprotokoll ausführte, fuhr er los, als die Ampel auf Orange schaltete. Er betätigte den linken Richtungsanzeiger und schwenkte „ganz langsam“ auf die andere Strassenseite aus. Diese Aussagen bestätigte und präziserte er in seiner Einvernahme vom 15.01.2016. Der Zeuge F.\_\_\_\_\_ konnte keine Angaben machen, ob A.\_\_\_\_\_ den Blinker gesetzt hat oder nicht, ebenso wenig C.\_\_\_\_\_.

welcher sich nicht an den Unfall zu erinnern vermag. Beweismässig ist damit davon auszugehen, dass A. \_\_\_\_\_ sein Aus- schwenken zum Umfahren der Baustelle mit dem Blinker angezeigt hat und langsam ausgeschwenkt ist. Mit dem langsamen Wechsel auf die andere Fahrbahn folgte er der temporären Verkehrsregelung während der Dauer der Baustelle. Hinzu kommt, dass wie ausgeführt, gemäss Art. 10 Abs. 2, 2. Satz VRV, C. \_\_\_\_\_ vor dem Rotlicht vor der Baustelle nicht hätte überholen dürfen. Er hätte sich statt- dessen – wie die anderen Fahrzeuge – in die auf das Grünlicht wartende Kolonne einreihen müssen. Die Fahrzeuge, welche korrekt vor dem Rotlicht angehalten sind, haben nicht „die linke Fahrspur frei-

#### **E. 4**

Gemäss Art. 319 Abs. 1 Bst. a - e StPO verfügt die Staatsanwaltschaft die Einstel- lung des Verfahrens, wenn kein Tatverdacht erhärtet ist, welcher eine Anklage rechtfertigt, kein Straftatbestand erfüllt ist, Rechtfertigungsgründe einen Straftatbe- stand unanwendbar machen, Prozessvoraussetzungen definitiv nicht erfüllt werden können, Prozesshindernisse aufgetreten sind oder nach gesetzlicher Vorschrift auf Strafverfolgung und Bestrafung verzichtet werden kann. Bei der Frage, ob ein Strafverfahren mittels Einstellung durch die Strafverfolgungsbehörde erledigt wer- den kann, gilt der Grundsatz in dubio pro duriore. Danach ist das Verfahren grundsätzlich fortzusetzen, wenn sich die Umstände, welche für beziehungsweise gegen eine Verurteilung sprechen, ungefähr die Waage halten. Als praktische Leit- linie kann gelten, dass Anklage erhoben werden muss, wenn eine Verurteilung wahrscheinlicher erscheint als ein Freispruch. Falls sich die Wahrscheinlichkeit ei- nes Freispruchs oder einer Verurteilung die Waage halten, drängt sich in der Re- gel, insbesondere bei schweren Delikten, eine Anklageerhebung auf. Der Strafver- folgungsbehörde, welche über die Einstellung entscheidet, kommt bei ihrem Ent- scheid ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Sie hat dabei auch die auf dem Spiel stehenden Interessen zu berücksichtigen. Bei der Prüfung der Frage, ob nach der Aktenlage ein Freispruch zu erwarten ist, darf und muss die Staatsanwaltschaft die Beweise würdigen. Eine richterliche Überprüfung der Einstellungsverfügung ist

#### **E. 5**

mit der Beschwerdemöglichkeit gewährleistet. Die Überprüfung durch die Be- schwerdekammer erfolgt mit voller Kognition.

##### **E. 5.1**

Der Beschwerdeführer lässt in seiner umfangreichen Beschwerdeschrift zunächst rügen, es sei erst zur Kollision zwischen ihm und dem Beschuldigten gekommen, nachdem dieser bereits auf die Mitte der linken Fahrspur gewechselt habe. Ent- sprechend habe sich die Fahrzeugkolonne bereits in Bewegung befunden. Das Überholen einer Kolonne sei nur verboten, wenn es sich um eine stehende handle. Wie die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Stellungnahme richtig schreibt, trug die Staatsanwaltschaft diesem Umstand bereits Rechnung, indem sie ausführte, dass der Beschwerdeführer die vor der Baustelle bei Rotlicht «wartende bzw. bei Blink- licht anfahrende» Kolonne nicht hätte überholen dürfen. Die Bestimmung von Art. 10 Abs. 1 Satz 2 Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) lautet, dass ein Überholen untersagt ist, wenn sich vor dem voranfahrenden Fahrzeug Hindernisse befinden. Es kann in Bezug auf das Gefahrenpotenzial nicht im Ansatz einen Un- terschied ausmachen, ob die Fahrzeugkolonne vor dem Engpass gerade noch still- stand oder sich – insbesondere im vorderen Bereich – bereits in Bewegung gesetzt hatte.

Darüber hinaus verweist der Beschwerdeführer selber auf die (nicht erhärtbare) Aussage des Beschuldigten, wonach zum Zeitpunkt der Kollision vor ihm bereits zwei Fahrzeuge bei grün Strassenseite gewechselt hätten und durch die einspurige Strassenführung gefahren seien. Allein deshalb, weil vor den vom Beschwerdeführer überholten beziehungsweise noch zu überholenden Fahrzeugen eine Baustelle mit Engpass lag, hat dieser nicht überholen dürfen. Dementsprechend ist denn auch der Reihenplatz respektive der Standort des Fahrzeugs des Beschuldigten in der Kolonne rechtlich nicht relevant.

### **E. 5.2**

Die Staatsanwaltschaft gelangt in ihrer Verfügung zur Erkenntnis, dass der Beschuldigte keine Änderung der Fahrtrichtung im Sinne von Art. 34 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) vorgenommen habe, da er aufgrund der temporären Verkehrsregelung auf die andere Spur geschwenkt sei, um die Baustelle zu passieren. Er habe nicht auf eventuell nachfolgende Fahrzeuge Rücksicht nehmen müssen. Der Beschwerdeführer entgegnet, der Fahrbahnwechsel stelle eine Richtungsänderung dar; weil die rechte Fahrspur wegen der Ampel und der dahinterliegenden Baustelle gesperrt gewesen sei, habe der Beschuldigte nicht weiterfahren können, sondern habe auf die andere Fahrbahnhälfte wechseln müssen. Wie die Generalstaatsanwaltschaft zu Recht ausführt, liegt keine Richtungsänderung im Sinne von Art. 34 Abs. 3 SVG vor, wenn ein Fahrzeug dem natürlichen Verlauf der Strasse beziehungsweise der Fahrbahn oder eines Fahrstreifens folgend seine Richtung ändert. Es muss darauf ankommen, ob der vom Fahrzeugführer gewählte Weg bei natürlicher Betrachtungsweise als Fortsetzung der bisherigen Fahrtrichtung anzusehen ist. Dabei wird sich die natürliche Betrachtungsweise an der Linienführung, der Breite der Fahrbahnen vor und nach der fraglichen Stelle sowie am optischen Gesamteindruck, welche Fahrbahn als ordentliche Fortsetzung gilt, orientieren dürfen (vgl. MAEDER, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 41 f. zu Art. 34 SVG). Der Beschwerdeführer sagt selber, dass jeder

### **E. 5.3**

Im Weiteren macht der Beschwerdeführer wiederholt geltend, der Beschuldigte habe auf der rechten Fahrspur vor der Ampel angehalten, die linke Fahrspur sei also frei gewesen und «somit hat er die Strasse zum Überholen freigegeben». Der Beschuldigte könne deshalb aus Art. 10 Abs. 1 VRV nichts für sich ableiten. Auch diese Rüge verfährt nicht. Der Beschwerdeführer beruft sich grundsätzlich auf eine Lehrmeinung (MAEDER, a.a.O., N. 82 Art. 35 SVG). An genannter Stelle wird indes auf Art. 35 Abs. 7 SVG verwiesen, welcher wie folgt lautet: «Dem sich ankündigenden, schneller fahrenden Fahrzeug ist die Strasse zum Überholen freizugeben.» Von einem angekündigten Überholmanöver sowie einem Freigeben des linken Streifens zum Überholen kann keine Rede sein. Der Beschuldigte hat seinen BMW einzig aufgrund des Rotlichts vor der Baustelle auf der Fahrspur angehalten. Die linke Fahrspur entlang der Baustelle stand abwechselungsweise für den (einspurigen!) Verkehr aus beiden Richtungen zur Verfügung. Mit (selbst illegalen) Überholmanövern insbesondere von Motorradfahrern ist in solchen Verkehrssituation nicht mehr als bloss theoretisch zu rechnen.

### **E. 5.4**

Der Beschwerdeführer bringt an verschiedener Stelle in seiner Beschwerdeschrift vor, es habe «in diesem Bereich» keine Sicherheitslinie gegeben. Diese Behauptung ist falsch. Sie wird durch die aktenkundigen Übersichtsaufnahmen augenfällig widerlegt. Abbildung Nr. 2

der UTD-Dokumentation zeigt, dass der Beschwerdeführer sich im Bereich vor der Unfallstelle nicht auf der linken Fahrbahnhälfte hätte befinden dürfen. Dass sich die Sicherheitslinie bis weit nach hinten zurückzieht, ergibt sich ebenfalls aus der Orthophoto der UTD-Dokumentation. Der Beschwerdeführer relativiert seine Behauptung selber, wenn er geltend machen lässt, dass er in einem Bereich zum Überholen angesetzt habe, in welchem sich (noch) keine Sicherheitslinie befunden habe. Selbst wenn dem so gewesen wäre, hätte er spätestens vor Beginn der Sicherheitslinie die Fahrbahnhälfte wechseln müssen, da auf Straßen mit Sicherheitslinie stets rechts der Linie zu fahren ist (Art. 34 Abs. 2 SVG). Ebenso wenig verfährt sein Argument, die Baustelle liege nach einer Linkskurve, weshalb sie nicht erkennbar gewesen sei, als er zum Überholen angesetzt habe. Abgesehen davon, dass die Strecke mit einer längeren Sicherheitslinie versehen und die Linksdrehung der Kurve langgezogen und eher geringfügig ist, befindet sich unmittelbar vor der Baustelle ein Fussgängerstreifen. Vor einem Fussgängerstreifen muss in aller Regel stark abgebremst werden, wenn sich Personen oder Fahrzeuge in dessen Nähe aufhalten oder damit gerechnet werden muss, dass Fussgänger auftauchen, der Fussgängerstreifen und dessen Umgebung nicht gut überblickbar sind, grundsätzlich vor Schulen, Spitälern usw. sowie allgemein bei unklaren Situationen (vgl. Urteil des Obergerichts SK 14 279 vom 24.06.2015 E. III/3). Die Umgebung des Fussgängerstreifens war nicht gänzlich überblickbar. Aufgrund der Linkskurve – inklusive Haus und Baum – herrschten ausserdem stellenweise eingeschränkte Sichtverhältnisse sowie eine unklare Situation. Der Beschwerdeführer hätte (unter Ausklammerung der Sicherheitslinienproblematik) der-

### **E. 5.5**

Auch aus der Rüge, dass der Beschuldigte sowohl einen Blick in den linken Seitenspiegel als auch einen solchen nach links hinten unterlassen habe, kann der Beschwerdeführer nichts zu seinen Gunsten ableiten. Die Staatsanwaltschaft hat schlüssig dargelegt, dass der Beschuldigte, welcher dem einzig möglichen Verlauf der Fahrbahn folgte, nicht mit einem von hinten kommenden Motorrad rechnen musste. Es bestand kein Anlass für einen Blick nach links hinten. Die Aussagen des Beschuldigten sind auch nicht unglaubhaft. Abgesehen davon, dass er selber angab, keinen Blick in den Aussenspiegel respektive zurück getätigt zu haben, bedeutet der Umstand, dass im Polizeirapport keine Kollisionsspuren am linken Seitenspiegel vermerkt sind, nicht zwingend, dass die geschilderte Kollision nicht passiert ist. Möglicherweise hat eine Kollision mit dem Körper des Beschwerdeführers stattgefunden, ohne dass sie zu Spuren am linken Seitenspiegel geführt hat. Auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts zu den Pflichten eines abbiegenden Fahrzeuglenkers braucht nicht näher eingegangen zu werden, da es sich – wie bereits aufgezeigt – um keine Richtungsänderung im Sinne von Art. 34 Abs. 3 SVG gehandelt hat. Die Behauptung, der Beschuldigte habe sein Fahrzeug nicht unter Kontrolle gehabt, ist überdies unbegründet. Zum einen gab er an, dass er bei der Baustelle «extrem langsam» angefahren sei, weil sein Wagen über viel Leistung verfüge. Zum anderen führte er aus, dass er beim Losfahren mit dem linken Fussbremse (Automatikgetriebe), diese Gewohnheit rühre vom Motorsport her. Die Kollision war faktisch nicht vermeidbar, weil der Beschuldigte den Beschwerdeführer – wie dieser selber einräumt – erst bemerkte, als Letzterer sich bereits zwischen B- und C-Säule befand.

### **E. 5.6**

Der Beschwerdeführer macht geltend, er habe mehrere Fahrzeuge ohne Kollision überholt, was belege, dass er vorschriftsgemäss gefahren sei. Die Staatsanwältin verkenne, dass einzig der Fahrstreifenwechsel des Beschuldigten ohne Rücksicht auf den von hinten nahenden Verkehr zum Unfall geführt habe. Damit setzt er sich jedoch – wie auch die Generalstaatsanwaltschaft richtig schreibt – über die juristisch unbestrittene Gegebenheit hinweg, dass (nebst Verletzungsdelikten) die hier infrage stehende Rechtsfigur des Gefährdungsdelikts mit sogenannt vorverlegtem Rechtsgüterschutz existiert (statt vieler STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I, 4. Aufl. 2011, S. 160 f.). Dass auf Strassen mit Sicherheitslinie immer rechts dieser Linie und vor Fussgängerstreifen besonders vorsichtig zu fahren ist (Art. 33 Abs. 2 SVG), wurde bereits ausgeführt.

#### **E. 5.7**

Die Staatsanwaltschaft führt im Sinne einer Eventualbegründung aus, dass selbst ein schuldhaftes Unterlassen des Kontrollblicks nicht als kausal für den Unfall erachtet werden könne. Das Selbstverschulden des Beschwerdeführers sei derart

#### **E. 5.8**

Über Tatsachen, die unerheblich, offenkundig, der Strafbehörde bekannt oder bereits rechtsgenügend erwiesen sind, wird nicht Beweis geführt (Art. 139 Abs. 2 StPO). Welche relevanten Erkenntnisse die vom Beschwerdeführer beantragte Befragung von H. \_\_\_\_\_ liefern könnte, welcher mit seinem Fahrzeug an vierter Stelle in der Kolonne gestanden habe, ist nicht ersichtlich. Auch auf weitergehende Abklärungen bezüglich der Trunkenheit des Beschwerdeführers kann – jedenfalls im Verfahren gegen den Beschuldigten – verzichtet werden. Der Beschwerdeführer zielt darauf ab, aufzeigen zu können, dass die Blutalkoholkonzentration von 1,9 Gewichtspro mille infolge seiner Krankheit verfälscht sei. Wie vorne gezeigt, hat er ein verkehrsregelwidriges Überholmanöver durchgeführt, mit welchem der Beschuldigte nicht rechnen musste. Der Alkoholisierungsgrad – welcher sich erst ab einer hier nicht erreichten Höhe auf die Schuldfähigkeit auswirkt – ist für die Frage der Kausalität irrelevant.

#### **E. 5.9**

In der Replik führt der Beschwerdeführer im Wesentlichen Folgendes aus: Eine Ausmessung der Distanzen würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zeigen, dass alle vier Fahrzeuge innerhalb des Bereichs der Leitlinie gestanden seien, sodass ein Überholen ohne Überfahren der Sicherheitslinie möglich gewesen sei. Dem kann nicht gefolgt werden. Erstens ist der Fussgängerstreifen (in der Breite von rund einer Wagenlänge) von der Gesamtdistanz abzuziehen, da Fussgängerstreifen stets freizulassen sind und in aller Regel freigelassen werden. Und zweitens ist die An-

#### **E. 5.10**

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen. 6. Bei diesem Verfahrensausgang sind die Verfahrenskosten dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte ist für seine Aufwendungen im Beschwerdeverfahren durch den Kanton Bern zu entschädigen. Die Entschädigung wird festgesetzt auf pauschal CHF 1'500.00 (inkl. Auslagen und MWST).

#### **E. 6**

Fahrzeugführer vor der Baustelle faktisch gezwungen gewesen sei, auf die eigentliche Gegenfahrbahn zu wechseln, um das Baustellenhindernis links zu umfahren. Mithin war die vom Beschuldigten gefahrene Spur folgerichtig und logisch. Er folgte dem normalen Verlauf der Fahrbahn. Eine Richtungsänderung im gesetzlichen Sinne nahm er nicht vor.

#### **E. 7**

art langsam fahren müssen, dass er innert weniger Meter hätte anhalten können. Die Feststellung der Staatsanwaltschaft, wonach der Beschwerdeführer eine Sicherheitslinie überfahren hat, ist zusammengefasst nicht zu beanstanden. Sie ist allenfalls dahingehend zu präzisieren, dass der Beschwerdeführer sich auch nach Beginn der Sicherheitslinie auf der linken Fahrbahnhälfte befunden hat. Nicht ersichtlich ist im Übrigen, wo sich «vor der Ampel eine Leitlinie von ca. 25 m Länge» befinden soll. Inklusive circa drei Meter breitem Fussgängerstreifen ist diese (mit google maps gemessen) rund 16 Meter lang.

#### **E. 8**

gravierend, dass es als einzige Unfallursache anzusehen sei. Der Beschwerdeführer begründet seine Kritik daran mit BGE 107 IV 46. Die dortige Situation ist jedoch mit der vorliegenden nicht vergleichbar. Das Bundesgericht hielt fest, dass sich die Verkehrsteilnehmer vor dem Kreuzen so stark rechts halten müssen, dass zwischen den Fahrzeugen ein Raum von mindestens 50 Zentimeter besteht. Der Umstand, dass einer der Verkehrsteilnehmer die Fahrbahnmitte nicht verlässt, befreit den andern nicht von der Pflicht, alles zu tun, um einen Zusammenstoss zu vermeiden. Was der Beschwerdeführer daraus für sich abzuleiten versucht, bleibt unklar. Der vorliegende Sachverhalt lässt sich aber mit demjenigen im Urteil des Bundesgerichts 6B\_163/2010 vom 23. April 2010 vergleichen: Der Beschwerdeführer fuhr mit seinem Rennrad in das Heck eines vorschriftswidrig angehaltenen Wohnmobils, obwohl er das Wohnmobil mit den blinkenden Warnlichtern seit einer Distanz von 150 Metern sehen konnte oder hätte sehen können. Die Fahrweise des Radfahrers stellte nicht eine lediglich untergeordnete Unaufmerksamkeit dar. Sie erschien als qualifizierte Unvorsichtigkeit, mit welcher nicht gerechnet werden musste und welche das sorgfaltswidrige Verhalten des Wohnmobillenkens in den Hintergrund drängte. Das Bundesgericht bejahte in diesem Fall eine Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs (E. 4.3). Hier verweist der Beschwerdeführer zur Bekräftigung seiner Auffassung, dass sich die Kolonne zum Zeitpunkt des Überholmanövers in Bewegung befunden habe, selber auf die Aussage des Beschuldigten, wonach bereits zwei Fahrzeuge bei grün die Fahrspur gewechselt hätten und durch die einspurige Strassenführung gefahren seien. Es stellt eine qualifizierte Unvorsichtigkeit dar, wenn der Beschwerdeführer eine Kolonne überholt, welche sich teilweise schon auf die Gegenfahrbahn begeben hat. Der Beschwerdeführer hätte sich unbedingt wieder in die Kolonne eingliedern müssen. Der Beschuldigte hat sich verkehrsregelkonform verhalten.

#### **E. 9**

haltefläche zwischen Fussgängerstreifen und Ampel zwar vier bis fünf Meter lang, sodass dort ein Fahrzeug Platz zum Anhalten gehabt hätte. Allerdings ergibt sich in Anbetracht des technisch begrenzten Radeinschlagwinkels des Fahrzeugs des Beschuldigten, dass dieser in der Rotphase – unabhängig davon, ob er der Vorderste war – vor dem Fussgängerstreifen angehalten hatte (siehe Fotodokumentation UTD Nr. 3 und 4, Bodenspuren «e»). Daraus folgt, dass es südlich des Fussgängerstreifens realistisch betrachtet Platz für ein bis zwei

Fahrzeuge hat, bevor die vorherige Sicherheitslinie beginnt (siehe auch die Orthophoto in der Dokumentation UTD). Folglich kann der Beschwerdeführer, der nach eigenen Angaben vier bis fünf Fahrzeuge überholte, das Überholmanöver nicht im Leitlinienbereich vor der Baustelle begonnen haben. Im Weiteren bringt der Beschwerdeführer vor, es hätten sich Kinder oder andere Fussgänger auf der Fahrbahn (hinten links des Beschuldigten) befinden können, weswegen ein Schulterblick notwendig gewesen sei. Diese Behauptung mutet vorab gesucht und lebensfremd an; der Beschuldigte musste denn auch nicht ernsthaft damit rechnen, dass sich Kinder oder andere Fussgänger hinten links auf der I. \_\_\_\_\_ fortbewegen könnten. Ausserdem sei aus physikalisch-technischer Sicht angemerkt, dass Fahrzeuge im Vorwärtsgang generell vorwärts/seitwärts losfahren, da ausschliesslich die vorderen Räder eingelenkt werden können. Gefährdete Fussgänger in diesem Anfahrbereich hätte der Beschuldigte rasch gesehen. Problematisch und unfallkausal war hier, dass der Beschwerdeführer mit höchstwahrscheinlich mehr als blosser Schrittgeschwindigkeit von hinten mit dem Motorrad herangefahren kam. Überdies muss beachtet werden, dass – sobald sie grün wird – bei einer solchen Baustellenampel mit nachfolgend einseitiger Spur in erster Linie sichergestellt werden muss, dass nicht ein spät losgefahrenes Auto oder ein langsames Fahrrad die zu befahrende Spur noch beansprucht. Fernerhin bringt der Beschwerdeführer hinsichtlich seiner von staatsanwaltschaftlicher Seite gründlich widerlegten Behauptungen mehrfach vor, es sei eine rechtlich schwierige Lage zu beurteilen, weswegen ein Strafgericht damit zu befassen sei. Seine theoretischen Ausführungen treffen zu. Konkret sind sie allerdings gerade nicht einschlägig: Der Beschuldigte hat sich offensichtlich nicht strafrechtlich verantwortlich gemacht, sodass die Einstellung rechtmässig war.

## **E. 10**

Die Beschwerdekammer in Strafsachen beschliesst:

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