

GL_GERICHTE GL-1071 vom 8. Februar 2019

GL Gerichte, 2019-02-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte_GL-1071

FR: GL_GERICHTE GL-1071 du 8 février 2019

IT: GL_GERICHTE GL-1071 del 8 febbraio 2019

Erwägungen

E. 1

Staatsanwaltschaft des Kantons Glarus

Beschwerdegegnerin

E. 2

In der Folge eröffnete die Staatsanwaltschaft des Kantons Glarus gegen B._____ eine Strafuntersuchung wegen fahrlässiger Körperverletzung im Sinne von Art. 125 StGB sowie wegen Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 7 Abs. 2 VRV (Nichteinhalten eines genügenden seitlichen Abstandes) sowie i.V.m. Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV (mangelnde Aufmerksamkeit) sowie i.V.m. Art. 34 Abs. 3 SVG (unvorsichtiges Abbiegen).

Im Verlauf der Untersuchung erteilte die Staatsanwaltschaft dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. Gallen, Abteilung Unfallanalysen, den Auftrag, ein Gutachten zum Unfallhergang zu erstellen (U-act. 3/14).

E. 2.5

Sekunden lang beschleunigt und sei die restlichen 3.5 Sekunden mit 20 km/h (5.55 m/Sek.) gefahren (zurückgelegte Wegstrecke = 6.94 m [2.5 Sek. Beschleunigungsphase] + 19.42 m [3.5 Sek. x 5.55m/Sek.] = 26.36 m). Nachdem gemäss Gutachten der Beschuldigte mit seinem Lastzug von seinem Wartestandort an der Barriere bis zum Kollisionspunkt eine Strecke von insgesamt 73,2 m zurückgelegt habe, stehe demnach fest, dass der Lastzug noch 46.84 m vom Kollisionspunkt entfernt gewesen sei und somit noch nicht einmal den Bahnübergang passiert habe ($73.2 \text{ m} - 26.32 \text{ m} = 46.84 \text{ m}$), als die Beschwerdeführerin mit ihrem Fahrrad bereits im Bereich der Kollisionsstelle angelangt sei.

Aus Sicht der Beschwerdeführerin würden diese Berechnungen somit beweisen, dass sie [die Beschwerdeführerin] zeitlich mehrere Sekunden vor dem Lastzug bei der Einmündung der Tschachenstrasse angekommen sei und sie am Ende des Trottoirs unmittelbar bei der Einmündung der Tschachenstrasse "zwingend" angehalten haben müsse [und stehengeblieben sei]. Wäre sie nämlich, so die damit implizit verbundene Aussage, dort ohne Stopp in Richtung Mollis weitergefahren, wäre sie über den Bereich der Tschachenstrasse bereits hinaus gewesen, bis der Lastzug überhaupt erst an dieser Stelle angekommen sei. Diese Berechnungen würden auch nicht durch die Aussagen der Zeugin widerlegt. Diese habe nämlich die Beschwerdeführerin erst auf der Tschachenstrasse gesehen, als diese bereits geschwankt habe. Die Beobachtungen der Zeugin betreffen daher einzig die Phase, als die Beschwerdeführerin bereits vom Lastwagen erfasst und mitgeschleppt worden sei, zumal sich die Zeugin zum Zeitpunkt des Unfalls noch weit weg vom Kollisionspunkt befunden habe (siehe zum Ganzen act. 1/2 S. 4 ff. Ziff. 3 und Ziff. 4).

4.2.2 Die Beschwerdeführerin wendet sodann gegen das verkehrstechnische Gutachten im Weiteren ein, dass dieses unzutreffend davon ausgehe, der Lastenzug habe beim Einbiegen in die Tschachenstrasse das Trottoir nicht überfahren. Der im Gutachten aufgezeigte Spurverlauf sei nämlich nur nachvollziehbar, wenn der Lastzug vor dem Rechtsabbiegen massiv in die Gegenfahrbahn der Molliserstrasse ausgeholt hätte. Diese Annahme sei jedoch unzulässig. Einerseits habe Gegenverkehr geherrscht, weshalb ein Ausholen, wie im Gutachten simuliert, objektiv gar nicht möglich gewesen sei. Andererseits habe der Beschuldigte selber ausgeführt, dass er "in Richtung Mittellinie (Molliserstrasse)" gezogen sei (act. 1/2 S. 6 f. Ziff. 5).

4.2.3 Schliesslich beanstandet die Beschwerdeführerin, das Gutachten gehe fälschlicherweise davon aus, der Kollisionspunkt lasse sich spurenbildlich belegen. In diesem Zusammenhang führe das Gutachten aus, in der Verlängerung des Trottoirs befinde sich auf der Tschachenstrasse eine schwarze Abriebspur, welche parallel zur Molliserstrasse in einem leichten Bogen nach links verlaufe; im weiteren Verlauf dieser Spur sei sodann durch die Kantonspolizei Glarus eine Spur eingezeichnet worden, die am Ende nach rechts abknicke. Gemäss Gutachten "könnten" diese Spuren dem Fahrrad zugewiesen werden. Betrachte man jedoch diese Spuren näher, falle es schwer, diese äusserst schwache Spur dem Fahrrad zuzuordnen; vielmehr mache es den Anschein, als sei versucht worden, den aufgrund falscher Annahmen ermittelten Kollisionspunkt mittels einer von zahlreichen anderen Spuren auf der Tschachenstrasse zu untermauern. Wahrscheinlich hätte sich angesichts der zahlreichen Spuren für jede These irgendwelche Spuren finden lassen (act. 1/2 S. 7 Ziff. 6).

4.3 Mit den eben dargelegten Einwendungen macht die Beschwerdeführerin im Ergebnis geltend, die angefochtene Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft beruhe auf einer unrichtigen Feststellung des Sachverhalts (Art. 393 Abs. 2 lit. b StPO). Darin kann der Beschwerdeführerin aus nachfolgenden Überlegungen nicht gefolgt werden.

4.3.1 Die in der Beschwerde vorgetragene Berechnungen zum Unfallgeschehen beruhen weitgehend auf ungesicherten Prämissen, worauf im Übrigen auch der Beschuldigte in seiner Beschwerdeantwort zutreffend hinweist (act. 12 S. 2). So steht namentlich nicht fest, wo genau die Beschwerdeführerin mit ihrem Fahrrad vor der geschlossenen Barriere angehalten hatte. Die Beschwerdeführerin verortet in ihrer Beschwerde den Haltepunkt auf dem Trottoir unmittelbar vor der Barriere (siehe act. 1/2 S. 4 Ziff. 3 sowie act. 2/3). Dies lässt sich indes durch die Ergebnisse der Untersuchung nicht erhärten. Die hierzu von der Beschwerdeführerin selber in der Untersuchung gemachten Angaben waren divergent und auch nicht stringent. In der polizeilichen Befragung führte die Beschwerdeführerin aus: "Da es rechts neben dem Lastwagen viel Platz hatte, fuhr ich am stehenden Lastwagen vorbei und fuhr bis zur geschlossenen Barriere". Auch erwähnte sie gegenüber der Polizei, dass sie in der Folge ■ als die die Barriere wieder offen war ■ erst nach dem Bahnübergang aufs Trottoir gefahren sei (U-act. 1/4 Dep. 1). Demgegenüber erklärte sie bei ihrer Befragung vor der Staatsanwaltschaft, sie habe "auf dem Trottoir neben dem Lastwagen vor dem Bahnübergang" angehalten (U-act. 3/9 Dep. 2). Letztere Aussage stünde übrigens insofern im Einklang mit den Schilderungen des Beschuldigten, als dieser in der Untersuchung stets erklärte, weder bei der Barriere noch danach je einmal eine Radfahrerin vor sich gesehen zu haben (U-act. 1/3 Dep. 1; U-act. 3/11 Dep. 2 und Dep. 6).

Reine Spekulation ist sodann der Standpunkt der Beschwerdeführerin, wonach der Lastwagen nach dem Öffnen der Barriere überhaupt erst 5 Sekunden nach ihr wieder habe

anfahen können, "da er aufgrund der Fahrzeughöhe das vollständige Öffnen der Barriere abwarten musste und seine Wegfahrt zudem durch das (die) vor ihm stehenden Fahrzeuge verzögert wurde" (act. 1/2 S. 5 oben). Sinngemäß macht die Beschwerdeführerin damit geltend, sie selber habe mit ihrem Fahrrad im Unterschied zum Lastwagen bereits wieder losfahren können, noch ehe die Schranke ganz geöffnet gewesen sei. Tatsache ist nun aber, dass sich der Drehpunkt der Schranke unmittelbar rechts von der Fahrbahn bzw. des Trottoirs (in Fahrtrichtung Mollis gesehen) befindet und die betreffende Bahnschranke zudem im Uhrzeigersinn öffnet (siehe act. 2/4). Das Lichtraumprofil für eine ungehinderte Weiterfahrt war demnach für die Radfahlerin zeitlich nicht früher wieder frei als für den Lastzug. Eher noch träfe das Gegenteil zu; indem nämlich der Lastzug wesentlich weiter vom Drehpunkt der Schranke entfernt war als die Radfahlerin, konnte er beim Öffnen der Schranke den Bahnübergang grundsätzlich früher passieren als die Radfahlerin, wobei die Fahrzeughöhe dabei gänzlich unerheblich ist.

4.3.2 Ebenfalls nicht gefolgt werden kann der Beschwerdeführerin darin, dass der Beschuldigte mit seinem Lastzug beim Einbiegen in die Tschachenstrasse das Trottoir überfahren haben soll. Es ist unbestritten, dass die Polizei bei ihrem Eintreffen an der Unfallstelle eine unveränderte Situation vorfand (U-act. 1/1 S. 7 oben). Es konnte daher der Endstandort des Lastzugs konkret vermessen und dabei auch festgestellt werden, in welcher Schräge (Winkel) sich das Fahrzeug in seiner Endposition im Vergleich zum Strassenrand befand bzw. wie der Anhänger selber vom Lastwagen abgewinkelt war (siehe U-act. 3/2 Blatt 3 "Messbild Aufnahmeprotokoll Elcovision"; U-act. 3/3 Fotos "Anhängerzug"; U-act. 6/1; U-act. 5/2 S. 13 Ziff. 2). Anhand dieser Endlage konnte ■ unter Einbezug auch der vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten ■ der Spurverlauf des Lastzuges beim Einbiegen in die Tschachenstrasse zurückverfolgt werden (U-act. 5/3, dort Plan im Anhang). Dabei zeigt sich zweifelsfrei, dass der Lastzug beim Abbiegen in die Tschachenstrasse das Trottoir unmöglich überfahren haben konnte. Bestätigt wird diese Erkenntnis auch durch die von der Polizei am Unfallort erstellte Fotodokumentation (siehe U-act. 3/3, Fotos "Anhängerzug", dort insbesondere die Fotos 15010-15018); anhand der Endposition des Anhängerzuges ist ein Spurverlauf über das Trottoir schlicht unvorstellbar. An dieser Erkenntnis ändert im Übrigen auch der Umstand nichts, dass anhand der Rekonstruktion des Spurverlaufs des Lastzuges dieser für das Abbiegemanöver zunächst auf der Molliserstrasse hat ausholen müssen und dabei in die Gegenfahrbahn gelangt ist (U-act. 5/3, dort Plan im Anhang). Zwar hat der Beschuldigte in der polizeilichen Befragung ausgeführt, er sei mit dem Lastwagen "ziemlich der Mittellinie [der Molliserstrasse] entlang" gefahren, um genügend Raum für das nachfolgende Abbiegen nach rechts zu haben (U-act. 1/3 Dep. 1). Gegenüber der Staatsanwaltschaft hat er sodann erwähnt, dass von Mollis her Fahrzeuge entgegengekommen seien und er mit dem Lastzug "in Richtung Mittellinie" gezogen sei (U-act. 3/11 Dep. 3 sowie auch Dep. 4). Indes ist daraus nicht zu folgern, dass der Beschuldigte vor dem Abbiegen die Mittellinie auf keinen Fall überfahren hat. Denn er wurde nicht spezifisch danach gefragt, wie weit er zur Vorbereitung des Abbiegemanövers auf der Molliserstrasse konkret nach links ausgeholt hat. Dass der Lastzug vor dem Abbiegen tatsächlich ausgeholt hat, wurde insbesondere auch durch die Zeugin bestätigt (U-act. 1/5 Dep. 1).

4.3.3 Nicht gefolgt werden kann der Beschwerdeführerin sodann, soweit sie geltend macht, die von der Polizei auf der Tschachenstrasse festgehaltenen Spuren seien nicht unfallrelevant. Die ermittelten Spuren wurden unmittelbar nach dem Unfallereignis

aufgenommen und stehen zweifelsfrei mit diesem im Zusammenhang; die Spuren sind "frisch", wie auf den Fotos unschwer erkennbar ist, und es befinden sich im Bereich dieser Spuren auch Materialabsplitterungen vom E-Bike. Kommt hinzu, dass auf den Fotos keine Hinweise auf angeblich andere Spuren auszumachen sind (U-act. 5/3 Bild 20-24). Das Gutachten stellt denn auch auf die konkret ermittelten Spuren ab, denn andere Spuren existieren überhaupt nicht. Anders als in der Beschwerde suggeriert, weist im Übrigen das Gutachten die vorgefundenen Spuren vorbehaltlos dem E-Bike zu (U-act. 5/2 S. 12 unten: dort heisst es nicht "könnten", sondern die "Spurenkönnendem Fahrrad 02 zugewiesen werden").

4.3.4 Aus alledem ergibt sich, dass die Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht geeignet sind, um den Aussagegehalt des von der Staatsanwaltschaft eingeholten verkehrstechnischen Gutachtens (U-act. 572) zu erschüttern. Es wird zudem weder geltend gemacht noch bestehen Anhaltspunkte dafür, dass nicht sämtliche verfügbaren Beweise zur Ermittlung des Unfallgeschehens erhoben worden wären. Es ist im Gegenteil nicht ersichtlich, welche zusätzlichen Beweiserhebungen überhaupt noch denkbar und möglich wären. Aufgrund der klaren Faktenlage könnte auch die von der Beschwerdeführerin in der Beschwerde erwähnte Rekonstruktion vor Ort (act. 1/2 S. 6 oben) zu keinerlei neuen relevanten Erkenntnissen führen.

E. 2.22

[$a = v/t$] x 2.52 = 6.94 m). Die Beschwerdeführerin habe sodann mit ihrem Fahrrad für die Strecke von der Haltestelle an der Barriere bis zum Kollisionspunkt 11 Sekunden benötigt (siehe dazu bereits oben). Während dieser 11 Sekunden habe der Lastwagen lediglich eine Strecke von 26.36 m zurückgelegt. Denn der Lastwagen sei erst 5 Sekunden später als die Beschwerdeführerin an der Barriere losgefahren; derweil also die Beschwerdeführerin auf ihrem Fahrrad während 11 Sekunden gefahren sei, sei der Lastwagen in derselben Zeitspanne effektiv nur während 6 Sekunden in Bewegung gewesen; während dieser 6 Sekunden habe er

E. 3

Im Wesentlichen gestützt auf die Ergebnisse des eingeholten Gutachtens (U-act. 5/2 und 5/3) entschied die Staatsanwaltschaft mit Verfügung vom 4. September 2017, die Strafuntersuchung gegen B. _____ einzustellen (act. 1/1).

E. 4

4.1 Die Staatsanwaltschaft holte im Verlauf der Ermittlungen ein verkehrstechnisches Gutachten ein und hat dann in der Folge hauptsächlich aufgrund der Ergebnisse dieser Expertise die Untersuchung gegen den Beschuldigten eingestellt. Konkret ist die Staatsanwaltschaft gestützt auf das Gutachten (U-act. 5/2) sowie die Beweislage insgesamt davon ausgegangen, dass der Beschuldigte mit seinem Lastzug korrekt von der Molliserstrasse in die Tschachenstrasse abgebogen sei und dabei auch nicht das Trottoir überfahren habe. Demgegenüber habe die Beschwerdeführerin mit ihrem E-Bike nicht, wie von ihr behauptet, auf dem Trottoir stillgestanden; vielmehr sei sie vom Trottoir in die Tschachenstrasse hineingefahren, um diese zu überqueren, obwohl in diesem Moment der Beschuldigte mit seinem Lastzug das Abbiegemanöver bereits begonnen habe; denn die Beschwerdeführerin sei nicht vom Lastwagen (Zugfahrzeug) erfasst worden, sondern erst vom Anhänger. Aus Sicht der Staatsanwaltschaft deckt sich sodann das Gutachten mit den Beobachtungen der Zeugin, welche zu Protokoll gegeben habe, die Beschwerdeführerin sei

im Moment der Kollision mit ihrem Velo gefahren und nicht stillgestanden (siehe zum Ganzen: act. 1/1 S. 5 Ziff. 3.6 und 4.1).

E. 4.2

4.2.1 Die Beschwerdeführerin macht in ihrer Beschwerde gegen die Einstellungsverfügung geltend, das von der Staatsanwaltschaft eingeholte Gutachten gehe von falschen Voraussetzungen aus und sei deshalb nicht beweistauglich (act. 1/2 S. 4 Ziff. 2). Die Beschwerdeführerin sei nämlich vor dem Bahnübergang seitlich am dort bereits wartenden Lastwagen vorbeigefahren und habe auf dem Trottoir unmittelbar vor der geschlossenen Barriere angehalten. Die Strecke von ihrem Standort vor der Barriere bis zum (vermeintlichen) Kollisionspunkt habe 41 m betragen. Im Gutachten sei für den Lastwagen gestützt auf die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers eine Wegstrecke von 73,2 m ermittelt worden, welche dieser von seinem Haltestandort vor der Barriere bis zum nachmaligen Kollisionspunkt zurückgelegt habe. Der Lastwagen habe sich somit, als er vor der verschlossenen Barriere gewartet habe, 32,2 m hinter der Beschwerdeführerin befunden (73,2 m minus 41 m). Eine im Nachhinein [privat durchgeführte] Rekonstruktion der Fahrt der Beschwerdeführerin von der Anhaltestelle vor der Barriere bis zum Kollisionspunkt habe ergeben, dass ein Radfahrer mit einem normalen Fahrrad für die betreffende Strecke [41 m] 11 Sekunden benötige. Demgegenüber habe der Beschuldigte mit seinem Lastwagen damals nach der Zugdurchfahrt überhaupt erst ca. 5 Sekunden später als die Beschwerdeführerin auf ihrem Rad wieder losfahren können, da er aufgrund der Fahrzeughöhe zunächst das vollständige Öffnen der Barriere habe abwarten müssen und seine Wegfahrt zudem durch das vor ihm stehende Fahrzeug verzögert worden sei. Würden nun zusätzlich die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten zur Beschleunigungsphase (innert 2.5 Sek. von 0 auf 20 km/h) und zur weiteren Fahrtzeit (11.93 Sek.) bis zur Kollisionsstelle berücksichtigt, ergebe sich, dass der Lastwagen von dem Moment an, als die Beschwerdeführerin mit ihrem Fahrrad bei der Barriere losgefahren sei, insgesamt 19.43 Sekunden benötigt habe, bis er bei der Kollisionsstelle angekommen sei (Startverzögerung 5 Sek. + Beschleunigungsphase 2.5 Sek. + Restfahrtzeit 11.93 Sek. = 19.43 Sek.). Hätte daher die Beschwerdeführerin mit ihrem Fahrrad vor der Einmündung der Tschachenstrasse tatsächlich nicht angehalten und wäre dort direkt vom Trottoir herunter- und geradeaus in Richtung Mollis weitergefahren, wie in der Einstellungsverfügung erwogen, so hätte sie die Kollisionsstelle 8.43 Sekunden vor dem Lastwagen passiert (19.43 Sek. ■ 11 Sek.). Die Beschwerdeführerin hätte sich demnach mit ihrem Fahrrad bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km/h (2.75 m/Sek.) bereits 23.2 m (8.43 Sek. x 2.75 m/Sek.) weiter in Richtung Mollis befunden, ehe der Lastwagen überhaupt erst bei der Kollisionsstelle angekommen sei.

Die Beschwerdeführerin führt sodann zur Untermauerung ihres Standpunktes noch eine zweite Berechnung an: Sie weist zunächst auf das durch die Datenaufzeichnung belegte Faktum hin, dass der Lastwagen bei der Wegfahrt an der Barriere innert 2.5 Sek. von 0 auf 20 km/h beschleunigt und in dieser Phase 6.94 m zurückgelegt hat ($s = 0,5 \times a \times t^2$; somit: $0,5 \times$

E. 5

5.1 Die Staatsanwaltschaft ist in der angefochtenen Einstellungsverfügung gestützt auf die erhobenen Beweise davon ausgegangen, dass die Beschwerdeführerin nach dem Bahnübergang das Trottoir befahren und in der Folge ohne anzuhalten vom Trottoir in die

Tschachenstrasse hineingefahren sei, um diese auf ihrer Fahrt nach Mollis zu überqueren. Mit diesem Manöver habe die Beschwerdeführerin sich im Bereich der Tschachenstrasse via Trottoir in den Verkehr eingegliedert, ohne den Teilnehmern am Fliessverkehr auf der Molliserstrasse/Tschachenstrasse den Vortritt zu gewähren, was sie richtigerweise aber hätte tun müssen (Art. 36 Abs. 4 SVG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 3 VRV). Demgegenüber sei der Beschuldigte im Lichte von Art. 34 Abs. 3 SVG mit zureichender Sorgfalt von der Molliserstrasse in die Tschachenstrasse eingebogen. Für den Beschuldigten habe dabei auch keine besondere Verkehrslage bestanden, die von ihm eine zusätzliche, über das übliche Mass hinausgehende Vorsicht abverlangt hätte. Vielmehr sei es die Beschwerdeführerin selber gewesen, die eine unklare und sehr gefährliche Verkehrslage geschaffen habe, indem sie mit ihrem Fahrrad unerlaubterweise auf dem Trottoir gefahren sei, wobei aber der Beschuldigte nicht habe damit rechnen müssen, dass die auf dem Trottoir fahrende Beschwerdeführerin die Tschachenstrasse überqueren würde, ohne sich über den rollenden Verkehr zu vergegenwärtigen und ohne dem Fliessverkehr Vortritt zu gewähren und dazu anzuhalten (siehe zum Ganzen: act. 1/1 E. 3.6, E. 4.2 und E. 4.3).

5.2 Aus Sicht der Beschwerdeführerin soll die Staatsanwaltschaft mit der eben dargelegten Beurteilung von einer falschen Ausgangslage ausgegangen sein. Ihr Rechtsvertreter führt in der Beschwerde aus, die Staatsanwaltschaft akzeptiere es folgenlos, dass der Beschuldigte die Beschwerdeführerin nicht gesehen habe und ignoriere dabei, dass der Beschuldigte die mit einer leuchtend roten Jacke gekleidete und weit vor ihm fahrende Beschwerdeführerin bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit unbedingt hätte sehen müssen. Zu beurteilen sei sein Verhalten daher, wie wenn er vor dem Abbiegen die Beschwerdeführerin tatsächlich gesehen hätte. Selbst wenn angenommen würde, die Beschwerdeführerin habe den Lastzug auf dem Trottoir seitlich überholt, was aber erwiesenermassen nicht der Fall gewesen sein könne, gelte Folgendes: Beim Rechtsabbiegen müsse mit nachfolgenden Kleinfahrzeugen wie Motorräder, Fahrrädern und dergleichen gerechnet werden. Erfahrungsgemäss aber würden selbst ordnungsgemäss angekündigte Richtungsänderungen von nachfolgenden Fahrzeugen oft nicht oder zu spät beachtet und könne daher ein nachfolgendes Kleinfahrzeug versucht sein, noch zu überholen.

Zu Unrecht moniere die Staatsanwaltschaft ferner den Umstand, dass die Beschwerdeführerin damals mit dem Fahrrad nicht auf der Fahrbahn, sondern auf dem Trottoir fuhr. Die Staatsanwaltschaft sei nämlich der Frage nicht nachgegangen, wie die damalige Markierung überhaupt zu verstehen gewesen sei. Namentlich sei das Trottoir über den Bahnübergang links und rechts gelb markiert gewesen, was zwingend als Radstreifen interpretiert werden müsse. Eine Aufforderung zum Verlassen des Trottoirs nach dem Bahnübergang mittels Markierung habe nicht bestanden und hätte unter dem Gefahrenaspekt auch keinen Sinn gemacht. Der Beschwerdeführerin sei es deshalb gestattet gewesen, im weiteren Verlauf das Trottoir als Fahrbahn zu benutzen; entsprechend habe ihr beim Überqueren der Tschachenstrasse der Vortritt zugestanden. Mit eben diesem Sachverhalt habe sich die Staatsanwaltschaft überhaupt nicht befasst (zum Ganzen: act. 1/2 S. 7 f. Ziff. 7 f.).

5.3 Mit diesen Einwendungen rügt die Beschwerdeführerin eine unrichtige bzw. unvollständige Sachverhaltsfeststellung sowie auch Rechtsverletzungen (Art. 393 Abs. 2 lit. a und b StPO). Die Beschwerde ist indes auch in diesen Punkten abzuweisen.

5.3.1 Die den Fussgängern entlang der Molliserstrasse vorbehaltene Fläche (Trottoir) ist durchwegs mit Bordsteinen von der Fahrbahn abgetrennt und zudem gegenüber der

Fahrbahn leicht erhöht; einzig unmittelbar über die Bahngleise verläuft das Trottoir niveaugleich mit der Fahrbahn und ist von dieser durch eine gelbe Linie abgegrenzt (siehe act. 2/4, ferner U-act. 3/2). Die entsprechende Fläche ist somit ihrem Zweck entsprechend zweifelsfrei als Trottoir und damit als den Fussgängern vorbehalten zu erkennen; diese Fläche darf demnach nicht von Fahrrädern benutzt werden (Art. 43 Abs. 2 SVG). Dass Fahrräder nicht auf dem Gehsteig zirkulieren dürfen, wird vorliegend noch dadurch verdeutlicht, dass vor dem Bahnübergang rund zwei Meter vor dem weissen Stopp-Balken noch eigens für Fahrräder ein gelbes Stoppsignal (mit Velo-Signet) auf der Fahrbahn aufgezeichnet ist (act. 2/4), wenn auch damals leicht verblasst, jedoch für die ortskundige Beschwerdeführerin zweifelsohne hinlänglich bekannt, zumal sie diese Strecke seit mehreren Jahren regelmässig mit dem E-Bike befährt (U-act. 1/4 Dep. 6; U-act. 3/9 S. 5 Dep. 1).

5.3.2 Aufgrund der gesamten, umfangreichen Beweiserhebungen ist sodann nicht erstellt (und ist dabei auch nicht ersichtlich, mittels welchen zusätzlichen Beweisen sich dies noch ermitteln liesse), ob und gegebenenfalls ab wann konkret der Beschuldigte die Beschwerdeführerin mit ihrem E-Bike auf dem Trottoir hat wahrnehmen können. Vor allem aber hat die Untersuchung keine Anhaltspunkte dafür vorgebracht, dass und inwiefern für den Beschuldigten zu irgendeinem Zeitpunkt erkennbar gewesen wäre, dass die Beschwerdeführerin am Ende des Trottoirs im Bereich Molliserstrasse/Tschachenstrasse als vortrittsbelastete Verkehrsteilnehmerin (Art. 36 Abs. 4 SVG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 3 VRV) unvermittelt, also ohne dort zunächst anzuhalten, auf die Tschachenstrasse fahren würde. Es bestand daher für den Beschuldigten keine Veranlassung zu erhöhter Vorsicht im Sinne von Art. 26 Abs. 2 SVG. Im Übrigen wurde die Beschwerdeführerin bei der Kollision ■ auch in dieser Hinsicht ist die Spurenlage eindeutig (U-act. 5/2 S. 13 Ziff. 1 sowie S. 15 und S. 17 Frage 1; U-act. 5/3 Bilder 5-10) ■ nicht vom Lastwagen, sondern erst vom Anhänger erfasst, wobei sich der Kollisionspunkt auf der Tschachenstrasse befand; es verhielt sich demnach so, dass die Beschwerdeführerin in den Lastzug seitlich hineinfuhr, als dieser mit dem Zugfahrzeug (Lastwagen) die Kollisionsstelle bereits passiert hatte.

E. 6

Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass keine Beweismittel vorliegen, die gegenüber dem Beschuldigten in anklagegenügender Weise ein strafbares Verhalten zu indizieren, geschweige denn nachzuweisen vermögen; es ist auch nicht ersichtlich, inwiefern noch weitere sachdienliche Beweise erhoben werden könnten. Die Beweislage präsentiert sich vorliegend derart eindeutig, dass sich mit Sicherheit sagen lässt, dass die Durchführung eines Hauptverfahrens unweigerlich in einen vollständigen Freispruch des Beschuldigten münden würde; es liegt mit anderen Worten ein klarer Fall von Strafflosigkeit vor. Die Staatsanwaltschaft hat daher im Lichte von Art. 319 Abs. 1 StPO die Untersuchung gegen den Beschuldigten aus zutreffenden Überlegungen vollkommen zu Recht eingestellt (auf die entsprechenden Erwägungen der Staatsanwaltschaft im angefochtenen Entscheid [act. 1/1] kann daher ergänzend explizit verwiesen werden).

Dies führt zur Abweisung der Beschwerde.

III.

Bei diesem Ausgang sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Dem Beschuldigten ist für die Aufwendungen seines Rechtsvertreters im Beschwerdeverfahren eine angemessene Entschädigung zuzusprechen

(Art. 436 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO). Diese Entschädigung ist dabei aus der Gerichtskasse zu bezahlen; richtet sich nämlich wie hier die Beschwerde der Privatklägerschaft gegen eine Einstellungsverfügung, so können bei einer Beschwerdeabweisung die Verteidigungskosten der beschuldigten Person nicht der Privatklägerschaft auferlegt werden (BGE 141 IV 476).

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