

ZH_OBERGERICHT UE250426 vom 4. Februar 2026

ZH Obergericht, 2026-02-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_UE250426

FR: ZH_OBERGERICHT UE250426 du 4 février 2026

IT: ZH_OBERGERICHT UE250426 del 4 febbraio 2026

Erwägungen

E. 1

Am 17. Dezember 2021 rapportierte die Stadtpolizei Winterthur gegen B. _____ (nachfolgend: Beschwerdegegner) wegen fahrlässiger Körperverletzung und gegen A. _____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln. Hintergrund war ein Verkehrsunfall am 25. September 2021 zwischen dem Beschwerdegegner als Lenker eines Busses der C. _____ und dem Beschwerdeführer als Lenker eines E-Bikes, wodurch sich letzterer Frakturen am linken Fuss zuzog (Urk. 6/1/1).

E. 2

Mit Beschluss vom 30. März 2022 wurde der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland die Ermächtigung zur Strafverfolgung gegen den Beschwerdegegner erteilt (Urk. 6/5/1). In der Folge eröffnete die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland eine entsprechende Strafuntersuchung gegen den Beschwerdeführer (und ebenso eine gegen den Beschwerdegegner). Nach durchgeführtem Vorverfahren, im Rahmen dessen die Staatsanwaltschaft u. a. die Parteien befragt und ein Gutachten des Forensischen Instituts Zürich (nachfolgend: FOR) eingeholt hatte, verfügte die Staatsanwaltschaft III des Kantons Zürich (nachfolgend: Staatsanwaltschaft) am 26. September 2025 die Einstellung des Verfahrens gegen den Beschwerdegegner (Urk. 3/1 = Urk. 6/16/3). Gleichentags stellte sie auch das Verfahren gegen den Beschwerdeführer als Beschuldigten ein (Urk. 6/16/2; vgl. sepa-rates Beschwerdeverfahren UH250326-O).

E. 2.1

Die Staatsanwaltschaft führt zur Begründung der angefochtenen Verfügung im Wesentlichen aus, dass es betreffend den Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung an einer Pflichtverletzung des Beschwerdegegners fehle. Eine solche Pflichtwidrigkeit könne vorliegend im ungenügenden Abstand beim Überholen (Art. 34 Abs. 4 SVG) oder der fehlenden Aufmerksamkeit (Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV) liegen:

E. 2.2

Der genügende Abstand nach Art. 34 Abs. 4 SVG sei dabei anhand der konkreten Umstände zu beurteilen. Diesbezüglich sei unumstritten und gestützt auf das FOR-Gutachten erstellt, dass der Beschwerdegegner beim Überholen einen Abstand von rund 50 cm zum Radstreifen gewahrt habe. Damit habe dem Beschwerdeführer insgesamt 190 cm zur Verfügung gestanden. Der Beschwerdeführer sei auf einer geradlinigen Strecke mit einer Geschwindigkeit zwischen 10 bis 20 km/h bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei guten Witterungsverhältnissen tagsüber am Beschwerdeführer, der sich auf dem separat ausgezeichneten Radstreifen befand, vorbeigefahren. Diese Begebenheiten

- 6 - verlangten keinen besonders grossen Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern. Ein Überholen sei unter diesen Umständen ohne Weiteres zulässig gewesen. Eine Pflichtverletzung gestützt auf Art. 34 Abs. 4 SVG sei darin nicht zu erblicken.

E. 2.3

Die notwendige Aufmerksamkeit i. S. v. Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV sei nach den gesamten Umständen, namentlich der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen zu beurteilen. Die konkreten Umstände hätten aufgrund der vorher dargestellten Verhältnisse keine erhöhte Aufmerksamkeit des Beschwerdegegners erfordert. Seine Aufmerksamkeit habe dabei in erster Linie auf die erwartbare Gefahrenquelle in Form der vor ihm liegenden Kreuzung zu liegen gehabt. Dass der Beschwerdeführer beim Anfahren zugegebenermassen Gleichgewichtsschwierigkeiten haben bzw. «Schlangenlinien» oder «Zick-Zack-Linien» fahren und so eine weitere Gefahrenquelle schaffen würde, habe er nicht zu erwarten gehabt. Dennoch habe er ein erhöhtes Mass an Aufmerksamkeit gezeigt, indem er deutlich unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und mit genügend Abstand gefahren sei. Damit liege keine Pflichtwidrigkeit vor und der objektive Tatbestand der fahrlässigen Körperverletzung sei nicht erfüllt.

E. 2.4

Aus den gleichen Gründen habe der Beschwerdegegner auch keine Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. Art. 31 Abs. 1 SVG i. V. m. Art. 90 SVG begangen. 3.

E. 3

Dem Beschwerdeführer sei für das vorliegende Verfahren die unentgeltliche Rechtspflege zu gewähren und der unterzeichnende Rechtsanwalt sei als unentgeltlicher Rechtsbeistand zu bestellen.

E. 3.1

Der Beschwerdeführer bringt demgegenüber vor, die Einstellung des Verfahrens dürfe nur in Fällen klarer Straflosigkeit oder offensichtlich fehlender Prozessvoraussetzung erfolgen. Diese Voraussetzungen seien gerade nicht gegeben, vielmehr sei nach dem bisherigen Beweisergebnis davon auszugehen, dass der Beschwerdegegner die Verkehrsregeln verletzt und damit den Unfall verursacht habe (Urk. 2 S. 4 f.).

E. 3.2

Die Aussagen des Beschwerdegegners liessen insbesondere darauf schliessen, dass er den Beschwerdeführer zu spät wahrgenommen habe. So habe er

- 7 - mehrfach erklärt, den Beschwerdeführer lediglich im Rückspiegel gesehen zu haben, als dieser den Bus touchierte. Er habe denn auch nicht erklären können, woher der Beschwerdeführer gekommen sei. Vor diesem Hintergrund sei höchst fraglich, ob der Beschwerdegegner den Beschwerdeführer vor dem Unfall auf dem Velostreifen überhaupt wahrgenommen habe. Bereits darin sei seine mutmasslich strafbare Unaufmerksamkeit zu erkennen (Urk. 2 S. 5 f.).

E. 3.3

Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, der Beschwerdegegner hätte – entgegen der Staatsanwaltschaft – seine Anfahrtsschwierigkeiten erwarten und entsprechend reagieren

müssen. Es sei normal und allgemein bekannt, dass Velofahrer auf den ersten Metern eine Hin-und-Her-Bewegung des Körpers ausführen, bis die Geschwindigkeit hoch genug ist, um ruhig und senkrecht auf dem Sattel sitzen zu können. Demnach hätte der Beschwerdegegner seine Aufmerksamkeit sehr wohl auf die Tatsache richten müssen, dass vor ihm ein älterer Velofahrer anfährt, und die Gefahr erkennen müssen, die der Trolleybus für diesen darstellt. Er hätte entsprechend reagieren müssen, indem er den seitlichen Abstand erhöht oder das Überholen unterlassen hätte. Gemäss dem Bundesgericht gebiete es die pflichtgemässe Vorsicht dem Überholenden, den Sicherheitsabstand so weit zu bemessen, dass dem Radfahrer ausreichend Raum gewährt wird und er ihn nicht nur nicht streift, sondern auch sonst wie nicht aus dessen Fahrbahn verdrängt oder ihn unsicher macht. Angesichts dessen, dass der Beschwerdegegner den Beschwerdeführer erst zehn Meter nach seinem Anfahren überholt habe, hätte er dessen Anfahrtsschwierigkeiten nicht nur zu erwarten, sondern tatsächlich wahrzunehmen gehabt und wäre verpflichtet gewesen, den Abstand entsprechend zu erhöhen. Aus den Videoaufnahmen sei demgegenüber keine Reaktion des Beschwerdegegners zu erkennen (Urk. 2 S. 6 ff.).

E. 3.4

Sodann bezeichnet der Beschwerdeführer die Ausführungen der Staatsanwaltschaft zum Abstand beim Überholen als befremdlich. Ein seitlicher Abstand von 55 cm sei beim Überholen eines Velofahrers vielmehr klar ungenügend. Nach Art. 34 Abs. 4 und Art. 35 Abs. 3 SVG sei ausreichender Abstand unter besonderer Rücksichtnahme zu wahren. Auch das Bundesgericht betone, dass der Abstand nicht fix sei, aber so bemessen sein müsse, dass der Velofahrer seine Fahrt

- 8 - ohne Gefährdung fortsetzen könne. Dies werde nicht erst verfehlt, wenn der Velofahrer aus der Fahrbahn verdrängt werde, sondern bereits, wenn der Überholvorgang ihn unsicher mache. Das Bundesgericht habe denn auch schon auf Literatur verwiesen, die einen Abstand von mindestens einem Meter forderte. Das Bundesamt für Strassen ASTRA halte ebenfalls einen Abstand von 1 bis 1.5 m für angemessen, während in Deutschland ein gesetzlicher Mindestabstand von 1.5 m innerorts gelte. Diese Referenzwerte seien vorliegend klar unterschritten. Indessen könne aufgrund des ermittelten Abstands der Seite des Busses zum Velostreifen gar nicht gesagt werden, dass ein tatsächlicher Abstand von 55 cm vorgelegen habe. Es sei zu bedenken, dass selbst in dem Fall, in dem die Räder sich innerhalb des Velostreifens befinden, die Lenkstange des Velos aus diesem Raum hinausragen könne. So sei es möglich, dass sich die Räder des Velos des Beschwerdeführers vollständig innerhalb des Velostreifens befunden hätten, das linke Lenkerende aber über die Velolinie in Richtung des Busses hinausgeragt sei, was den tatsächlichen Abstand nochmals verkleinern würde. Mit Nachdruck sei darauf hinzuweisen, dass ein Trolleybus einen Fahrer eines Leichtfahrrads überholt habe und gemäss Bundesgericht die Grösse und das Gewicht des überholenden Fahrzeugs entscheidend seien. Der Bus sei vorliegend 18 Meter lang gewesen habe 25 Tonnen gewogen. Damit sei von ihm für einen Velofahrer äussert grosse Gefahr ausgegangen. Dies führe gemäss Bundesgericht zu zweierlei Gefahren, nämlich der einer Beeindruckung, aufgrund dessen sich der Überholte erschrecke, bedrängt fühle und unkontrolliert reagiere und der physischen Anziehung durch die Fahrzeugmasse und Luftströmungen, wobei es zu Sog- bzw. Druckeffekten kommen könne. Genau dies sei vorliegend mit hoher Wahrscheinlichkeit vorgefallen, zumal der Beschwerdeführer gleichbleibend geschildert habe, er sei erschrocken sei und habe versucht sich quasi instinktiv mittels Ausstreckens

des linken Armes vor dem Bus zu schützen. Auch das Argument der Staatsanwaltschaft, dass nicht ersichtlich sei, inwiefern der Beschwerdegegner dem Beschwerdeführer noch mehr Platz hätte überlassen sollen, ohne dabei die Mittellinie zu überqueren und in den Gegenverkehr zu geraten, sei verfehlt. Selbstverständlich müssten alle Verkehrsregeln jederzeit be-

- 9 - folgt werden. Wenn keine Möglichkeit bestanden habe, mit genügend Abstand zu überholen, ohne die Mittellinie zu überfahren, so hätte der Beschwerdegegner mit dem Überholvorgang zuwarten müssen, bis der Beschwerdeführer genügend Stabilität und Geschwindigkeit aufgebaut hätte, um sicher weiterfahren zu können (Urk. 2 S. 8 ff.).

E. 3.5

Weiter sei es zweifelhaft anzunehmen, dass der Beschwerdegegner beim Überholvorgang stets mindestens einen Abstand von 55 cm zum Velostreifen gewahrt haben soll. Gemäss FOR sei der Abstand vom Fahrradstreifen rechtwinklig auf den ersten Kontakt an der rechten Seitenwand gemessen worden sein. Der Beschwerdeführer bestreite zunächst, dass die Lenkerstange seines Velos den Bus überhaupt berührt habe. Selbst wenn dem so wäre, könne die effektive Kollision aber auch später bzw. weiter hinten erfolgt sein. Dabei habe sich der Bus immer weiter vom rechten Strassenrand entfernt, womit der Abstand umso kleiner war, je weiter hinten die Kollision erfolgte. Demnach habe der Abstand zum Velostreifen am effektiven Kollisionspunkt auch weit weniger als 55 cm betragen können. Die Frage nach dem kleinsten seitlichen Abstand sei unabhängig davon, ob der genaue Kollisionspunkt festgestellt werden könne, relevant. Denn der Beschwerdegegner habe sicherzustellen gehabt, dass dem Beschwerdeführer während des gesamten Überholvorgangs genügend Raum blieb. Es sei demnach zu untersuchen, wie gross der Abstand zwischen Bus und Velostreifen «weiter hinter als am ersten Kontakt» gewesen sei. Es sei diesbezüglich nicht zu ermitteln gewesen, was der geringste seitliche Abstand des Beschwerdeführers zum Bus gewesen sei, sondern derjenige des Busses zum Velostreifen (Urk. 2 S. 11 f.).

E. 3.6

Überdies habe der Beschwerdegegner gemäss den übereinstimmenden Aussagen des Beschwerdeführers und der Auskunftsperson D._____ keine Vollbremsung eingeleitet. Dies bestätige auch der Polizeibericht. Den Sturz habe der Beschwerdegegner gemäss eigenen Aussagen aber beobachten können, weshalb nicht nachvollziehbar sei, weshalb er nicht sofort eine Vollbremsung eingeleitet habe. Es stelle sich die Frage, ob es auch zu einem Überrolltrauma gekommen wäre, wenn der Beschwerdegegner eine solche Bremsung durchgeführt hätte (Urk. 2 S. 12).

- 10 -

E. 3.7

Schliesslich sei zweifelhaft, ob die Geschwindigkeit des Busses angemessen gewesen sei. Dabei sei nicht einfach auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit abzustellen gewesen, sondern auf die konkreten Umstände (Urk. 2 S. 12).

E. 4

Da sich die Beschwerde gemäss den folgenden Erwägungen von vornherein als unbegründet erweist, wurden keine Stellungnahmen eingeholt (vgl. Art. 390 Abs. 2 StPO). Die Verfahrensakten der Staatsanwaltschaft sind beigezogen (Urk. 6). II. 1. Angefochten ist

eine Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft. Dagegen ist die Beschwerde bei der III. Strafkammer grundsätzlich zulässig (Art. 393 Abs. 1 lit. a StPO und § 49 GOG). 2.

E. 4.1

Zunächst ist zu bemerken, dass der Beschwerdeführer davon ausgeht, der Grundsatz in «dubio pro duriore» bedeute, eine Einstellung nach Art. 319 StPO könne nur dann ergehen, wenn ein Fall klarer Straflosigkeit vorliege. Dies trifft nicht zu. Richtig ist, dass bei zweifelhafter Beweis- bzw. Rechtslage nicht die Untersuchungsbehörde über die Stichhaltigkeit des strafrechtlichen Vorwurfs, sondern das für die materielle Beurteilung zuständige Gericht zu entscheiden hat. Es gilt nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung der Grundsatz «in dubio pro duriore» (BGE 138 IV 86 E. 4.1.1 = Pra 101 [2012] Nr. 114; BGE 137 IV 219 E. 7). Eine restriktive Rechtsanwendung würde allerdings dazu führen, dass selbst bei geringer Wahrscheinlichkeit einer Verurteilung ein Anklagezwang bestünde. Der Grundsatz «in dubio pro duriore» verlangt deshalb lediglich, dass bei Zweifeln (über die Straflosigkeit bzw. betreffend Prozesshindernisse) eine gerichtliche Beurteilung erfolgt. Als praktischer Richtwert kann daher gelten, dass Anklage erhoben werden muss, wenn eine Verurteilung wahrscheinlicher erscheint als ein Freispruch (BGE 138 IV 86 E. 4.1.1 = Pra 101 [2012] Nr. 114; BGE 137 IV 219 E. 7; JOSITSCH/SCHMID, Schweizerische Strafprozessordnung, 4. Aufl. 2023, N 5 zu Art. 319 StPO).

E. 4.2

Im Übrigen sind sich die Parteien einig (Urk. 3/1 S. 4 ff.; vgl. Urk. 2), dass vorliegend die Straftatbestände der fahrlässigen Körperverletzung nach Art. 125 StGB sowie der Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 34 abs. 4 SVG und Art. 31 Abs. 1 i. V. m. Art. 3 Abs. 1 VRV jeweils i. V. m. Art. 90 SVG in Frage kommen.

E. 4.3

Art. 125 StGB stellt die fahrlässige Körperverletzung unter Strafe. Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt (Art. 12 Abs. 3 erster Satz StGB). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Körperverletzung setzt voraus, dass der Täter

- 11 - den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Erforderlich ist zudem, dass der Täterfolg vermeidbar war. Dies ist der Fall, wenn dieser nach einem hypothetischen Kausalverlauf bei pflichtgemäßem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, dass das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete (BGE 135 IV 56 E. 2.1 m. w. H.). Die Sorgfaltswidrigkeit kann in der Verletzung einer Verkehrsregel begründet sein (ROTH/KESHELAVA, in: Basler Kommentar, Strafrecht, 4. Aufl. 2019, N 7 zu Art. 125 StGB). Damit sind – wie von der Staatsanwaltschaft zu Recht vorgenommen (Urk. 3/1 S. 4) – primär die Tatbestände nach Art. 34 abs. 4 SVG und Art. 31 Abs. 1 i. V. m. Art. 3 Abs. 1 VRV zu prüfen.

E. 5.1

Nach Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Wer überholt, muss auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen (Art. 35 Abs. 3 SVG). Der ausreichende Abstand hängt dabei von den gesamten Umständen, wie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie der Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge ab. Beim Überholen von Velofahrern gebietet die pflichtgemässe Vorsicht dem Überholenden, seine Geschwindigkeit anzupassen und den Sicherheitsabstand so weit zu bemessen, dass er dem Radfahrer ausreichenden Raum belässt, die Fahrt fortzusetzen, ohne sich oder andere zu gefährden, dass er ihn also nicht nur nicht streift, sondern auch sonstwie nicht aus dessen Fahrbahn verdrängt oder ihn unsicher macht (Urteil des Bundesgerichts 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022 E. 3.3.1. f. m.N.).

E. 5.2

Aufgrund des Gutachten des FOR lässt sich erstellen, dass der seitliche Abstand des Busses zum Radstreifen von 0.14 m auf 0.55 m bis zum Stillstand zu-

- 12 - nahm. Kurz vor der Kollision – als das E-Bike am rechten Bildrand noch aufrecht sichtbar ist (ausgewertetes Einzelbild 0043) – betrug der Abstand vom Bus zum Radstreifen 0.53 m. Ebenso lässt sich erstellen, dass der erste Kontakt zwischen dem Bus und dem linken Lenkergriff des E-Bikes 3.5 m hinter der Fahrzeugfront des Busses stattfand. In diesem Zeitpunkt betrug die Geschwindigkeit des Busses zwischen 10 km/h und 20 km/h. Nicht erstellen lässt sich gemäss FOR jedoch, wo der tatsächliche Kollisionspunkt zwischen den Fahrzeugen lag. Mangels genauer Kenntnisse der Position des E-Bikes im Kollisionszeitpunkt lässt sich auch der Abstand zwischen dem Bus und dem E-Bike in diesem Zeitpunkt nicht bestimmen (Urk. 6/6/11).

E. 5.3

Wenn der Beschwerdeführer rügt (Urk. 2 S. 11 f.), es sei zweifelhaft, ob der Abstand während des ganzen Überholvorganges 0.55 m zum Radstreifen betragen habe, kann ihm nicht gefolgt werden. So spricht weder das FOR noch die Staatsanwaltschaft von einem konstanten Abstand von 0.55 m zum Radstreifen (Urk. 3/1 S. 4; Urk. 6/11/6 S. 14). Für einen deutlich geringeren Abstand bestehen sodann keine Anhaltspunkte. Im Zeitpunkt des Einzelbildes 0043 betrug der Abstand vom Bus zum Radstreifen nämlich 0.53 m und das E-Bike ist neben dem Bus erkennbar. Damit der Abstand vom Bus zum E-Bike während des Überholvorganges gegen hinten abnimmt, hätte sich der Beschwerdeführer nach hinten bewegen müssen. Ein Ausscheren des Busses nach rechts, wie der Beschwerdeführer spekuliert, war bei einer solchen Lage des Busses – ohne erhebliche Lenkbewegungen – nicht möglich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass er sich linear und mit zunehmendem Abstand gegen vorne bewegt hat, womit der Abstand gegenüber dem sich ebenfalls in vorwärtsgerichteter Bewegung befindlichen E-Bike zugenommen haben muss. Damit ist die Staatsanwaltschaft zu Recht von einem Abstand von rund 0.5 m des Busses zum Radstreifen während des Überholvorganges ausgegangen und dieser ist auch der vorliegenden Beurteilung zugrunde zu legen. Damit bleibt zu prüfen, ob dem Beschwerdegegner der Abstand während des Überholmanövers von 0.53 m zum Radstreifen unter den gegebenen Umständen in anklagegenügender Weise unter Art. 34 Abs. 4 SVG vorwerfbar ist.

E. 5.4

Neben dem erstellten Abstand zum Radstreifen ist unumstritten (vgl. Urk. 2; Urk. 3/1 S. 4), dass sich der Unfall tagsüber und bei guten Witterungsverhältnissen auf einer gut überblickbaren Strecke ereignete. Hinzu kommt, dass auch das Verkehrsaufkommen durch die Unfallbeteiligten als nicht besonders gross (Urk. 6/2/2 F/A 9) bzw. lediglich «mittelmässig» (Urk. 6/2/1 F/A 11) bezeichnet wurde. Die äusseren Umstände erforderten damit keine erhöhten Anforderungen an den Abstand beim Überholen.

E. 5.5

Demgegenüber ist mit dem Beschwerdeführer festzuhalten, dass Velofahrer beim Überholen besonders gefährdet sind und beim Überholen eines Radfahrers bzw. eines E-Bikes mit einem grossen und schweren Gefährt wie einem Trolleybus der Abstand dementsprechend zu bemessen ist (Urteil des Bundesgerichts 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022 E. 3.3.2. mit Verweis auf BGE 86 IV 107 E. 3).

E. 5.6

Nichts zu seinen Gunsten ableiten kann der Beschwerdeführer jedoch aus den angeführten «Referenzwerten» zum Mindestabstand (Urk. 2 S. 8 f.). Wie erwähnt, ist der angemessene Abstand beim Überholen den Gegebenheiten anzupassen und nicht an eine fixe Grösse gebunden. So kann gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch ein Abstand von 0.5 m beim Überholen zulässig sein (BGE 91 IV 86 E. 2.).

E. 5.7

Vorliegend ist neben den erwähnten Umständen zu berücksichtigen, dass sich der Beschwerdeführer beim Überholtwerden mit seinem E-Bike auf einem mittels gestrichelter Linien vom Fahrstreifen des Busses des Beschwerdegegners abgegrenzten und somit separaten Radstreifen befand. Innerhalb dieses Radstreifens hatte er rund 1.40 m zur Verfügung (vgl. Urk. 6/6/11 S. 9; Urk. 6/1/1 S. 6). Dies war dem Beschwerdegegner offenkundig auch bewusst, wenn er aussagt, von den Fahrern der C._____ werde beim Überholen ein genügender Abstand erwartet, wobei es keine exakte Vorgabe gebe. Er habe dem Beschwerdeführer aber auf jeden Fall genügend Platz gelassen, zumal der Radstreifen 1.40 m breit sei und dieser somit insgesamt 1.90 m zur Verfügung gehabt hätte (Urk. 6/2/4 S. 11).

- 14 -

E. 5.8

Wenn der Beschwerdeführer weiter ausführt, der Beschwerdegegner habe die Anfahrtsschwierigkeiten des Beschwerdeführers erwarten müssen (Urk. 2 S. 6 ff.), mag dies zwar zutreffen. Indessen durfte er gleichzeitig davon ausgehen, dass andere Verkehrsteilnehmer – trotz Anfahrtsschwierigkeiten – grundsätzlich in der Lage sind, sich innerhalb ihrer zu befahrenden Fahrstreifen zu halten. Andernfalls erscheint die Beherrschung des Fahrzeugs fraglich (vgl. Art. 31 Abs. 1 SVG). Zudem gilt, dass der seinen Fahrstreifen verlassende Fahrzeugführer vortrittsbelastet ist (Art. 44 Abs. 1 SVG; Urteil des Bundesgerichts 6B_589/2020 vom 20. Juli 2021 E. 6.4.2).

E. 5.9

Zusammengefasst ist aufgrund des bisherigen Untersuchungsergebnisses davon auszugehen, dass der Beschwerdegegner den Beschwerdeführer bei sehr guten

Strassenbedingungen mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 20km/h überholt hat. Der Beschwerdeführer befand sich dabei auf einem separat ausgewiesenen Radstreifen und hatte beim Anfahren Schwierigkeiten, sein Gleichgewicht zu finden. Indem der Beschwerdegegner einen Sicherheitsabstand von mindestens 0.5 m zum Radstreifen hielt und dem Beschwerdeführer somit insgesamt rund 1.90 m zum Befahren der Strasse bei einem Mindestabstand von 0.53 m beim Überholen einräumte, blieb dem Beschwerdeführer genügend Spielraum, um innerhalb des Radstreifens sicher anzufahren. Damit ist nicht ersichtlich, dass der Beschwerdegegner den Beschwerdeführer unter den gegebenen Umständen gefährdete, aus dessen Fahrbahn verdrängt oder ihn unsicher gemacht haben könnte und somit der Abstand beim Überholen nicht angemessen gewesen wäre. Wie gross der Abstand zum Beschwerdegegner tatsächlich gewesen ist, lässt sich schliesslich ohnehin nicht (mehr) erstellen. Wenn der Beschwerdeführer ausfährt (Urk. 2 S. 9), es könnten tatsächlich auch deutlich weniger als 0.55 m gewesen sein, verfällt er in reine Spekulation. Genauso gut hätten es auch deutlich mehr gewesen sein können, wenn der Beschwerdeführer sich an den rechten Rand des Radstreifens gehalten hätte – wie das auf den zu Beginn des Überholmanövers ausgewerteten Einzelbildern 0041 und 0042 der Fall war (Urk. 6/6/11 S. 6–7). Ein strafrechtlich relevantes Unterschreiten des Abstandes im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG lässt sich unter diesen Umständen jedenfalls nicht anklagege-

- 15 - nügen erstellen bzw. dürfte eine Verurteilung des Beschwerdegegners in diesem Punkt äusserst unwahrscheinlich sein.

E. 6.1

Nach Art. 31 Abs. 1 SVG i. V. m. Art. 3 VRV müssen Fahrzeugführer ihre Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Das Mass der Aufmerksamkeit, das vom Fahrzeugführer verlangt wird, richtet sich nach den gesamten Umständen, namentlich der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen. Wenn er sein Augenmerk im wesentlichen auf bestimmte Stellen zu richten hat, kann dem Fahrzeugführer für andere eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden (BGE 129 IV 282 E. 2.2.1).

E. 6.2

Mit den Erwägungen der Staatsanwaltschaft, wonach sich die Aufmerksamkeit des Beschwerdegegners auf die primär zu erwartende Gefahrenquelle der vor ihm liegenden Kreuzung zu richten hatte (Urk. 3/1 S. 5), setzt sich der Beschwerdeführer nicht auseinander (vgl. Urk. 2 S. 5 ff.), womit er seiner Begründungsbliegenheit nicht nachkommt.

E. 6.3

Diese Ausführungen der Staatsanwaltschaft sind aber ohnehin zutreffend. Entgegen dem Beschwerdeführer lässt sich nicht «ohne Weiteres» erstellen, dass der Beschwerdegegner ihn erst im Rückspiegel sprich nach dem Überholen wahrgenommen hat (vgl. Urk. 2 S. 5). Vielmehr hat er ausgeführt, er habe den Beschwerdegegner bereits wahrgenommen, als dieser vor dem Lichtsignal gewartet habe und er sei an ihm vorbeigefahren, als dieser begonnen zu haben zu «trampeln» (Urk. 6/2/4 S. 7). Wie erwogen, hatte der Beschwerdegegner sodann die beim Velofahren allenfalls üblichen Anfahrtsschwierigkeiten des Beschwerdeführers zu erwarten. Gleichzeitig durfte er aber auch erwarten, dass der Beschwerdeführer in der Lage ist, sich innerhalb des Radstreifens zu halten, wenn er

diesen mit einem Sicherheitsabstand von mindestens 0.5 m zum Radstreifen überholt. Nach Sicherstellen des genügenden Abstands stellte der Beschwerdeführer somit keine voraussehbare Gefahrenquelle (mehr) dar und er durfte bzw. musste seine

- 16 - Aufmerksamkeit – wie die Staatsanwaltschaft zutreffend erwogen hat – auf die nun zu erwartende Gefahrenquelle der zu befahrenden Kreuzung richten.

E. 6.4

Eine sorgfaltswidrige Unaufmerksamkeit i. S. v. Art. 31 Abs. 1 SVG kann dem Beschwerdegegner damit nicht in anklagegenügender Weise vorgeworfen werden.

E. 7

Das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass zu untersuchen gewesen wäre, ob es auch zu einem Überrolltrauma gekommen wäre, wenn der Beschwerdegegner eine Vollbremsung eingeleitet hätte (Urk. 2 S. 12) ist unbegründet. Zunächst ist unklar, ob es überhaupt zu einem Überrolltrauma gekommen ist. Im eingereichten Arztzeugnis ist hierzu neben der blossen Feststellung eines Überrolltraumas nichts näher ausgeführt (Urk. 6/1/4). Der Beschwerdeführer weigerte sich mit Verweis auf die Geheimhaltungspflicht der Ärzte weitere, offenkundig vorhandene, Arztberichte einzureichen (Urk. 6/2/2 F/A 33). An den Schuhen des Beschwerdeführers waren sodann keine Merkmale eines Überrollens zu erkennen (Urk. 6/1/1 S. 6) und sowohl der Beschwerdegegner (Urk. 6/2/4 S. 4) als auch die Auskunftsperson D._____ (Urk. 6/1/1 S. 5) haben diesbezüglich begründete Zweifel geäußert. Aus der technischen Auswertung des Restwegaufzeichnungsgeräts ergibt sich zudem, dass der Beschwerdegegner im Zeitpunkt des ausgewerteten Einzelbildes 0043 um 12:07:17:13 – als sich der Beschwerdeführer noch in aufrechter Position neben dem Bus befand (Urk. 6/6/11 S. 7) – die Hilfsbremse bereits seit rund einer halben Sekunde (12:07:16:6) aktiviert hatte (Urk. 6/1/1 S. 6). Damit hat der Beschwerdeführer die Bremse offenkundig bereits beim Überholvorgang aktiviert. Die Hauptbremse aktivierte er sodann 1.5 Sekunden später um 12:07:18:1 und kam innert 4.3 m zum Stillstand (Urk. 6/1/1 S. 6). Dabei handelt es sich um eine völlig angemessene Reaktionszeit von maximal 1.5 Sekunden auf den Unfall und einem anschliessenden Stopp nach lediglich 4.3 m. Mehr kann vom Beschwerdegegner nicht erwartet werden, zumal er – wie er selber zutreffend geltend macht (Urk. 6/2/1 F/A 12) – gleichzeitig um die Sicherheit der Buspassagiere besorgt zu sein hatte. Im Übrigen hätte eine Vollbremsung den ohnehin sehr kurzen Bremsweg wohl nur noch unwesentlich verkürzt – dass sich

- 17 - dieser nicht auf null reduzieren lässt und damit ein (Rest-)Risiko des Überrollens bestand, liess sich nicht vermeiden.

E. 8

Wenn der Beschwerdeführer letztlich vorbringt, es sei zweifelhaft, ob die Geschwindigkeit des Beschwerdegegners beim Überholen angemessen war, nur weil diese deutlich unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit lag (Urk. 2 S. 12), ist dies keine substantiierte Beanstandung. Er bringt nichts vor, was diese Zweifel begründen könnte. Insbesondere äussert sich der angeführte Bundesgerichtsentscheid nicht zum Thema der angemessenen Geschwindigkeit, sondern zum angemessenen Abstand beim Überholen mit mässiger Geschwindigkeit (vgl. BGE 86 IV 107 E. 3). Angesichts des vorstehend Erwogenen erweist sich die Geschwindigkeit von 10 km/h bis 20 km/h bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h denn auch als zurückhaltend und den Umständen

entsprechend völlig angemessen.

E. 9

Zusammengefasst lässt sich keine auf die Strassenverkehrsgesetzgebung gestützte Sorgfaltspflichtverletzung in anklagegenügender Weise erstellen, die für eine Strafbarkeit des Beschwerdegegners wegen fahrlässiger Körperverletzung i. S. v. Art. 125 StGB sprechen würde. Damit kommen auch keine allfälligen Verstösse gegen Art. 90 SVG in Frage. Die Staatsanwaltschaft hat das Verfahren zu Recht eingestellt. IV. 1. Der Beschwerdeführer beantragt die Gewährung der unentgeltlichen Prozessführung und unentgeltliche Rechtsverteidigung (Urk. 2 S. 2). Mit dem heutigen Entscheid in der Sache erweist sich der Standpunkt des Beschwerdeführers nach dem Dargelegten als offensichtlich unbegründet, weshalb sich die Beschwerde von vornherein als aussichtslos erweist. Dementsprechend ist sein Gesuch um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege abzuweisen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1B_426/2020 vom 5. Januar 2021 E. 3.3.2 f.). 2. Damit sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens ausgangsgemäss dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Gemessen an der Bedeutung und Schwierigkeit des Falls, dem Zeitaufwand des Gerichts sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Beschwerdeführers ist die Gerichtsgebühr für das Beschwerdeverfahren auf Fr. 1'500.– festzusetzen (§ 17 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 lit. b–d GebV OG). 3. Der unterliegende Beschwerdeführer hat keinen Anspruch auf eine Entschädigung (Art. 436 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 433 Abs. lit. a StPO). Dem Beschwerdegegner ist mangels wesentlichen Umtrieben ebenfalls keine Entschädigung zuzusprechen (Art. 436 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 429 f. StPO). Es wird verfügt: (Oberrichter lic. iur. D. Oehninger)

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