

Obergericht des Kantons Zürich

III. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: UE140355-O/U/HEI

Mitwirkend: Oberrichter lic. iur. Th. Meyer, Präsident, Oberrichterin
lic. iur. F. Schorta und Ersatzoberrichter lic. iur. A. Schärer
sowie Gerichtsschreiber lic. iur. S. Betschmann

Beschluss vom 30. September 2015

in Sachen

A. _____,

Beschwerdeführerin

vertreten durch Rechtsanwältin lic. iur. X. _____

gegen

1. **B.** _____,

2. **Staatsanwaltschaft See/Oberland,**

Beschwerdegegner

1 verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. Y. _____

betreffend **Einstellung**

**Beschwerde gegen die Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft
See/Oberland vom 12. Dezember 2014, A-4/2013/151103907**

Erwägungen:

I.

1. Am 27. Juli 2013 kam es auf der Autobahn A1, Fahrtrichtung Winterthur, Höhe Brütisellen zu einem Verkehrsunfall, an welchem B._____ (nachfolgend: Beschwerdegegner 1) als Lenker des Personenwagens " Excalibur SS Phaethon " sowie A._____ (nachfolgend: Beschwerdeführerin) als Mitfahrerin beteiligt waren (Urk. 10/1). Am 24. Oktober 2013 stellte die Beschwerdeführerin fristgerecht Strafantrag gegen den Beschwerdegegner 1 wegen Körperverletzung (Urk. 10/4). Mit Verfügung vom 12. Dezember 2014 stellte die Staatsanwaltschaft See/Oberland das Strafverfahren gegen den Beschwerdegegner 1 ein (Urk. 3/1 = Urk. 6 = Urk. 10/26).

2. Gegen die der Beschwerdeführerin am 18. Dezember 2014 zugegangene (Urk. 10/29) Einstellungsverfügung liess diese mit Eingabe vom 29. Dezember 2014 fristgerecht Beschwerde mit den folgenden Anträgen erheben (Urk. 2 S. 2):

" Es sei die Einstellungsverfügung vom 12.12.2014, Prozess-Nr. 151103907 aufzuheben und die Sache an die Staatsanwaltschaft See/Oberland zurückzuweisen, damit sie Anklage gegen den Beschuldigten erhebe,
unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Staatskasse."

3. Mit Verfügung der Kammer vom 8. Januar 2015 wurde der Beschwerdeführerin eine Prozesskaution von Fr. 2'500.– auferlegt (Urk. 7), welche am 19. Januar 2015 geleistet wurde (Urk. 8). Mit Verfügung vom 26. Januar 2015 wurde die Beschwerdeschrift dem Beschwerdegegner 1 sowie der Staatsanwaltschaft zur (freigestellten) Stellungnahme und Einsendung der Akten übermittelt (Urk. 9). Die Staatsanwaltschaft reichte am 2. Februar 2015 ihre Stellungnahme ein und schloss auf Abweisung der Beschwerde (Urk. 11); der Beschwerdegegner 1 liess sich nicht vernehmen. Mit Eingabe vom 16. März 2015 verzichtete die Beschwerdeführerin auf eine Replik (Urk. 17).

II.

1. Hintergrund des vorliegenden Verfahrens bildet folgender Sachverhalt: Der Beschwerdegegner 1 kaufte im Dezember 2012 einen 1972 in Verkehr gesetzten "Excalibur SS Phaethon", welchen er im Frühling 2013 vom Verkäufer übernahm. Der Wagen bestand letztmals am 6. bzw. 20. November 2012 die obligatorische Motorfahrzeugkontrolle. Am 27. Juli 2013 kam es mit diesem durch den Beschwerdegegner 1 gelenkten Fahrzeug auf der Autobahn A1, Fahrtrichtung Winterthur, Höhe Brütisellen zu einem Verkehrsunfall, bei welchem die Beschwerdeführerin ein mittelgradig schweres Schädel-Hirn-Trauma mit einer ausgedehnten Rissquetschwunde an der rechten Schläfe, eine instabile Verletzung an der Lendenwirbelsäule mit Beteiligung des 1. und 4. Lendenwirbelkörpers und eine seitliche Beckenfraktur erlitt (vgl. Urk. 6).

2. In der angefochtenen Einstellungsverfügung erwog die Staatsanwaltschaft, im Kurzgutachten des Forensischen Institutes Zürich vom 18. Februar 2014 werde als Schlussfolgerung der Auswertung des geplatzten Reifens, welcher notabene den Vorschriften entsprochen habe, und den damit in Zusammenhang stehenden Abklärungen festgehalten, dass die "Beschädigung durch Reifenalter" unfallursächlich gewesen sei. Obschon aufgrund der visuellen Untersuchung des Reifens keine Hinweise für ein Eindringen eines Fremdkörpers in den Reifen vorgelegen hätten, werde nicht ausgeschlossen, dass ein Gegenstand das Platzen des Pneus ausgelöst habe, wie vom Beschwerdegegner 1 geltend gemacht worden sei. Nachdem dem Beschwerdegegner 1 kein Fehlverhalten nachgewiesen werden könne, er mithin in strafrechtlicher Hinsicht keine Verantwortung für das Unfallgeschehen trage, sei das Verfahren ohne Weiterungen einzustellen (Urk. 6).

3.1 Die Beschwerdeführerin bringt in ihrer Beschwerdeschrift (Urk. 2) vor, der Halter – in casu der Beschwerdegegner 1 – sei für die Betriebssicherheit seines Fahrzeugs verantwortlich. Der Beschwerdegegner 1 habe sich indessen in keiner Weise um die wahre Beschaffenheit des Fahrzeugs gekümmert. Vielmehr habe er sich auf eine Verkaufsanpreisung verlassen, wonach das Fahrzeug "neuwertig und perfekt" gewesen sei. Es müsse als notorisch bzw. gemeinhin bekannt be-

zeichnet werden, dass Verkäufer ihre Fahrzeuge in einem optimalen Zustand anpreisen, um diese besser verkaufen zu können. Es sei auch für jeden durchschnittlichen Bürger klar, dass vom Verkäufer auf Mängel nicht explizit hingewiesen werde. Es wäre die Pflicht des Beschwerdegegners 1 gewesen, sich nach dem Alter der Reifen, der Überprüfung der Bremsen, der Motorüberprüfung etc. zu erkundigen. Dies gelte umso mehr, als es sich bei diesem Fahrzeug um ein sehr altes Fahrzeug gehandelt habe. Ein Blick auf die Reifen reiche bei einem Oldtimer, der nicht täglich gefahren werde, nicht. Der Beschwerdegegners 1 hätte sich erkundigen müssen, wie lange das Fahrzeug nicht mehr gefahren worden bzw. in der Garage gestanden sei. Dies im Hinblick auf die Beschaffenheit der Bremsen und Reifen. Grundsätzlich wäre der Beschwerdegegners 1 verpflichtet gewesen, die Beschaffenheit der Pneu vor der Fahrt am 27. Juli 2013 zu überprüfen.

3.2 Der Beschwerdegegners 1 habe das enorme Risiko, welches von alten Reifen/Pneu ausgehe implizit anerkannt. So habe er selbst ausgesagt, dass er bei anderen Fahrzeugen regelmässig nach zwei Jahren die Pneu wechseln würde, auch wenn diese noch genügend Profil aufwiesen. Für den Beschwerdegegners 1 sei klar und damit voraussehbar gewesen, dass alte Reifen/Pneu mangelhaft seien und zu schweren Unfällen führen könnten.

3.3 Für die These der Staatsanwaltschaft, wonach nicht ausgeschlossen werden könne, dass das Eindringen eines Fremdkörpers in den Reifen zum Zerplatzen geführt habe, finde sich im Gutachten kein Indiz.

III.

1. Gemäss Art. 319 Abs. 1 StPO verfügt die Staatsanwaltschaft die vollständige oder teilweise Einstellung des Verfahrens, wenn: a) kein Tatverdacht erhärtet ist, der eine Anklage rechtfertigt; b) kein Straftatbestand erfüllt ist; c) Rechtfertigungsgründe einen Straftatbestand unanwendbar machen; d) Prozessvoraussetzungen definitiv nicht erfüllt werden können oder Prozesshindernisse aufgetreten

sind; e) nach gesetzlicher Vorschrift auf Strafverfolgung oder Bestrafung verzichtet werden kann.

Der Entscheid über die Einstellung des Verfahrens richtet sich nach dem aus dem Legalitätsprinzip fließenden Grundsatz "in dubio pro duriore" (vgl. Art. 5 Abs. 1 BV und Art. 2 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 319 Abs. 1 StPO und Art. 324 Abs. 1 StPO). Danach darf eine Einstellung durch die Staatsanwaltschaft nur bei klarer Strafflosigkeit bzw. offensichtlich fehlenden Prozessvoraussetzungen angeordnet werden. Erscheint eine Verurteilung wahrscheinlicher als ein Freispruch, ist Anklage zu erheben. Dasselbe gilt in der Regel, wenn sich die Wahrscheinlichkeiten eines Freispruchs oder einer Verurteilung in etwa die Waage halten (BGE 138 IV 186 E. 4.1; Urteile 6B_152/2014 vom 6. Januar 2015 E. 3.2; 6B_707/2014 vom 18. Dezember 2014 E. 3.1; 6B_578/2014 vom 20. November 2014 E. 2.1; 6B_743/2013 vom 24. Juni 2014 E. 3.1; je mit Hinweisen).

2. Gemäss Kurzgutachten des Forensischen Institutes Zürich vom 18. Februar 2014 ist der am Fahrzeug verwendete Reifen (COOPER MONOGRAM 2000, 255/75R15 SR 102S M/S) gemäss der Tabelle (Standards Manual 2005, P. 25) der "European Tyre and Rim Technical Organisation" (ETRTO) für den Excalibur grundsätzlich zulässig (Urk. 10/12/3, Ziff. 5.1.1). Der allgemeine Zustand des Reifens vor dem Ereignis hat gemäss Gutachten zu keinen Bedenken für eine weitere Verwendung Anlass gegeben. Die Profiltiefe habe circa 5 mm betragen. Risse seien von blossen Auge wohl nicht erkennbar gewesen. Der Zustand dürfte dem den Experten zur Verfügung gestandenen, noch intakten baugleichen Rad hinten rechts, entsprochen haben. Aufgrund der DOT Produktionsalter-Bezeichnung "473" habe nicht eindeutig eruiert werden können, wann der Reifen produziert worden sei; auf Anfrage habe der Reifenhersteller erklärt, der Reifen sei in der 47. Woche 1993 (November 1993) im Werk von Tupelo/USA hergestellt worden (a.a.O., Ziff. 5.3). Am Reifen sei eine komplette Separation der Lauffläche samt Stahlcord-Einlage erfolgt, was zu einem plötzlichen und kompletten Luftverlust des Reifens geführt habe. Unfallursächlich sei das hohe Reifenalter gewesen, da der Reifen den Belastungen im Fahrbetrieb nicht mehr gewachsen gewesen und dadurch zerstört worden sei (a.a.O., Ziff. 6).

Damit erscheint aufgrund des Untersuchungsergebnisses ein Reifenschaden am hinteren linken Reifen wegen seines hohen Alters unfallursächlich. Mit der Beschwerdeführerin ist festzuhalten, dass keine Hinweise darauf bestehen, dass der Beschwerdegegner 1 einen Fremdkörper überfahren hatte bzw. dass dies unfallursächlich gewesen wäre.

3.1 Die Beschwerdeführerin wirft dem Beschwerdegegner 1 fahrlässige Körperverletzung im Sinne von Art. 125 StGB vor. Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt (Art. 12 Abs. 3 StGB). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Körperverletzung gemäss Art. 125 StGB setzt somit voraus, dass der Täter 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. Für die Zurechenbarkeit des Erfolgs genügt die blossе Vorhersehbarkeit nicht. Erforderlich ist auch dessen Vermeidbarkeit. Der Erfolg ist vermeidbar, wenn er nach einem hypothetischen Kausalverlauf bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt richtet sich, wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, in erster Linie nach diesen Vorschriften (Urteil des Bundesgerichts 6B_954/2014 vom 13. März 2015 E. 1.3.1 mit Hinweis auf BGE 135 IV 56 E. 2.1).

Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und mithin für die Fahrlässigkeitshaftung bildet, wie erwähnt, die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Zunächst ist daher zu fragen, ob der Täter eine Gefährdung der betreffenden Rechtsgüter hätte voraussehen beziehungsweise erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss das Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen

des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Weitere Voraussetzung ist, dass der Erfolg vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete (BGE 140 II 7 E. 3.4; Urteil des Bundesgerichts 6B_738/2012 vom 18. Juli 2013 E. 2.3.1).

3.2 Im Strassenverkehr beurteilt sich der Umfang der zu beachtenden Sorgfalt nach den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes und der dazu gehörenden Verordnungen. Gemäss Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebs sicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Fahrer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden. Der Fahrer hat sich zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind (Art. 57 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung [VRV]).

3.3 Aufgrund der Akten ist erstellt, dass das fragliche Fahrzeug nicht den Vorschriften von Art. 29 SVG entsprach und damit dessen Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht gegeben war: Der geplatze Reifen des Unfallfahrzeugs war aufgrund seines hohen Alters den Beanspruchungen im Strassenverkehr nicht mehr gewachsen.

3.4 In Fällen, in denen Reifen Gegenstand von Verkehrsregelverletzungen sind, geht das Bundesgericht regelmässig davon aus, dass eine (visuelle) Kontrolle der Reifen durch den Fahrzeugführer eine zumutbare Handlung darstelle und deren Unterlassung Fahrlässigkeit begründe. So entschied das Bundesgericht im Urteil 1C_282/2011 vom 27. September 2011 auf Grobfahrlässigkeit, weil der Fahrzeugführer die starke Abnutzung der Reifen (bei einem Reifen war gar das Gewebe sichtbar, zwei andere wiesen deutlich mangelhafte Profiltiefen auf) bei pflichtgemässer Sorgfalt ohne Weiteres hätte erkennen können (E. 3.5). Und im Urteil 6B_694/2010 vom 16. Dezember 2010 führte das Bundesgericht aus, der Fahrzeugführer erfülle den subjektiven Tatbestand der Strafbestimmung von

Art. 93 SVG, "wenn er vor Fahrtantritt keine Reifenkontrolle durchführte"
(E. 10.2.2).

3.5.1 Der Gesetzgeber hat keine Vorschriften über das Alter von Fahrzeugreifen erlassen. Anhaltspunkte über das Maximalalter von Reifen lassen sich zum Beispiel der Homepage des "RVS ASP Reifen-Verband der Schweiz" entnehmen, welcher schreibt: *"Es wird empfohlen, Reifen, die älter als 10 Jahre sind, nur noch zu benutzen, wenn sie vorher ständig unter normalen Bedingungen im Einsatz waren. Diese Reifen sollten also nicht mehr umgesteckt, sondern nur noch im laufenden Betrieb abgefahren werden. Davon abweichende Empfehlungen der Reifenhersteller sind zu beachten."* (vgl. www.swisspneu.ch/index.cfm?page=112683, zuletzt besucht am: 25. September 2015).

3.5.2 Der Beschwerdegegner 1 machte in der Untersuchung geltend, die Reifen des fraglichen Fahrzeugs seien optisch in einem einwandfreien Zustand gewesen, hätten über eine genügende Profiltiefe verfügt und hätten überdies noch über sogenannte Gussnoppen verfügt (Urk. 10/10 S. 5). Letztere sind Rückstände am Reifen, welche im Herstellungsprozess entstehen, und die im Laufe der Nutzung des Reifens abgetragen werden. Sie deuten auf einen nicht bis wenig benutzten Reifen hin.

Das Kurz-Gutachten bestätigte – wie erwähnt – den optisch einwandfreien Zustand der Reifen: *"Klammert man die Altersangabe aus, hätte der allgemeine Zustand des Reifens vor dem Ereignis zu keinen Bedenken für eine weitere Verwendung Anlass gegeben. Die Profiltiefe betrug zirka 5 mm. Risse waren von blossem Auge wohl nicht erkennbar."* (Urk. 10/12/3 S. 6).

Gesetzlich geregelt ist die Profiltiefe der Reifen, die minimal 1,6 Millimeter betragen muss (Art. 58 Abs. 4 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS]). Der Touring Club der Schweiz (TCS) empfiehlt aus Sicherheitsgründen eine Profiltiefe von 3 Millimetern (bei Sommerreifen) bzw. 4 Millimetern (bei Winterreifen; vgl. www.sichere-reifen.ch/reifen-die-greifen/reifenprofiltiefe/reifenprofiltiefe, zuletzt besucht am 25. September 2015).

3.5.3 Das Strassenverkehrsamt überprüft die Betriebssicherheit der im Verkehr stehenden oder neu zuzulassenden Strassenfahrzeuge und Schiffe anlässlich der technischen Kontrollen (vgl. www.stva.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/stva, zuletzt besucht am 25. September 2015). In BGE 120 Ib 317 zitierte das Bundesgericht einen älteren, nicht publizierten Entscheid zur Motorfahrzeugkontrolle wie folgt: "*Dass das Fahrzeug tatsächlich den Vorschriften entspreche und betriebssicher sei, werde in der Regel durch die amtliche Prüfung nach Art. 13 SVG sichergestellt*" (E. 5 b).

Gemäss dem *Rapport d'inspection technique* des kantonalen Strassenverkehrsamtes Genf wurde das fragliche Fahrzeug am 6. November 2012 einer vollständigen technischen Kontrolle unterzogen. Aufgrund von festgestellten Mängeln erfolgte am 20. November 2012 eine Nachkontrolle, anlässlich welcher offenbar keine Beanstandungen mehr festgestellt wurden (vgl. die durchgestrichenen "Remarques"). Unter der Rubrik "IV Roues, Pneus" wurden bei beiden Kontrollen keine Beanstandungen notiert (Urk. 10/12/3 Konvolut [Anhang zum Kurzgutachten]).

3.5.4 In der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 23. Juni 2014 führte der Beschwerdegegner 1 aus, er habe das Fahrzeug circa einen Monat nach der Übernahme bei seinem Garagisten wegen der Motortemperatur kontrollieren lassen. Dieser habe ihm den perfekten Zustand des Fahrzeugs bestätigt. Ausserdem habe er das Fahrzeug nach dessen Übernahme zwei bis drei Mal auf Nebenstrassen getestet, um sicher zu sein (Urk. 10/10 S. 5 unten).

3.6 Nach dem Ausgeführten steht zwar fest, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit im Sinne von Art. 29 SVG der vom Beschwerdegegner 1 verwendeten Reifen nicht gegeben war. Jedoch ergeben sich aus den Akten keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Beschwerdegegner 1 Hinweise auf das aussergewöhnlich hohe Alter der verwendeten Reifen hatte oder hätte haben müssen. Im Gegenteil hatte der Beschwerdegegner 1 aufgrund der kurz vor dem Verkauf des Fahrzeugs bestandenen Motorfahrzeugkontrolle, welche gerade der Prüfung der Betriebssicherheit dient, der Aussage seines Garagisten, der Zustand des Fahrzeugs sei "perfekt", des optisch einwandfreien Zustands der Reifen sowie den durchgeführ-

ten Testfahrten gewichtige Hinweise darauf, dass mit dem gekauften Fahrzeug und insbesondere dessen Reifen alles in Ordnung war. Auch konnte er aufgrund der Bezeichnungen am Reifen selber nicht ohne Weiteres auf deren Produktionswoche schliessen und damit das hohe Alter des Reifens erkennen. Selbst im Lichte der vorstehend dargelegten bundesgerichtlichen Rechtsprechung, wonach der Fahrzeugführer vor der Fahrt die Reifen zu prüfen hat, ist deshalb davon auszugehen, dass dem Beschwerdegegner 1 kein strafrechtlicher Vorwurf gemacht werden kann, dass er das aussergewöhnlich hohe Alter der Reifen nicht bemerkt hatte. Anhaltspunkte für ein derart hohes Alter der Reifen bestanden für den Beschwerdegegner 1 auch deshalb nicht, weil im spezialisierten Fachhandel auch für sehr alte Fahrzeuge noch neu hergestellte Reifen angeboten werden. Der Beschwerdegegner 1 musste sich deshalb auch nicht explizit nach dem Alter der Reifen erkundigen.

4. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Beschwerdegegner 1 die Gefährdung der Rechtsgüter der Beschwerdeführerin weder erkennen konnte noch hätte erkennen müssen, weshalb eine Sorgfaltspflichtverletzung zu verneinen ist. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

IV.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die Beschwerdeführerin die Kosten zu tragen (Art. 428 Abs. 1 StPO) und keinen Anspruch auf Entschädigung. Angesichts der Bedeutung und Schwierigkeit des Falls sowie des Zeitaufwands des Gerichts ist die Gerichtsgebühr für das Beschwerdeverfahren auf Fr. 1'000.– festzusetzen (§ 17 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 GebV OG) und mit der bezogenen Kautions zu verrechnen (Art. 383 Abs. 1 StPO). Dem Beschwerdegegner 1 ist mangels erheblicher Umtriebe keine Entschädigung zuzusprechen, er hat sich im Beschwerdeverfahren nicht vernehmen lassen.

Es wird beschlossen:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Gerichtsgebühr für das Beschwerdeverfahren wird auf Fr. 1'000.– festgesetzt, der Beschwerdeführerin auferlegt und mit der geleisteten Kautionsverrechnung verrechnet.
3. Es werden keine Entschädigungen zugesprochen.
4. Die Kautionsverrechnung wird nach Abzug der der Beschwerdeführerin gemäss Ziff. 2 auferlegten Kosten zurückerstattet, vorbehältlich allfälliger Verrechnungsrechte des Staates.
5. Schriftliche Mitteilung an:
 - die Vertreterin der Beschwerdeführerin, zweifach, für sich und die Beschwerdeführerin (per Gerichtsurkunde)
 - den Verteidiger des Beschwerdegegners 1, zweifach, für sich und den Beschwerdegegner 1 (per Gerichtsurkunde)
 - die Staatsanwaltschaft See/Oberland, ad A-4/2013/151103907 (gegen Empfangsbestätigung)

sowie nach Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Erledigung allfälliger Rechtsmittel an:

- die Staatsanwaltschaft See/Oberland, ad A-4/2013/151103907 unter Rücksendung der beigezogenen Akten (Urk. 10; gegen Empfangsbestätigung)
 - die Zentrale Inkassostelle der Gerichte.
6. Gegen diesen Entscheid kann **Beschwerde in Strafsachen** erhoben werden.

Die Beschwerde ist innert **30 Tagen**, vom Empfang an gerechnet, bei der Strafrechtlichen Abteilung des Bundesgerichtes (1000 Lausanne 14) in der in Art. 42 des Bundesgerichtsgesetzes vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen.

Die Beschwerdelegitimation und die weiteren Beschwerdevoraussetzungen

richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes.

Zürich, 30. September 2015

Obergericht des Kantons Zürich
III. Strafkammer

Der Präsident:

Der Gerichtsschreiber:

lic. iur. Th. Meyer

lic. iur. S. Betschmann