

# AI\_GERICHTE AI-2015/1 vom 7. November 2014

AI Gerichte, 2014-11-07, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ai\\_gerichte\\_AI-2015\\_1](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ai_gerichte_AI-2015_1)

FR: AI\_GERICHTE AI-2015/1 du 7 novembre 2014

IT: AI\_GERICHTE AI-2015/1 del 7 novembre 2014

## Erwägungen

### E. 1

A fuhr mit seinem Personenwagen am Freitag, 13. Januar 2012, um 07:21 Uhr bei leichtem Schneefall auf der schneebedeckten, stellenweise vereisten Gaiserstrasse von Meistersrüte herkommend in Richtung Gais. Auf Höhe der Liegenschaft Ackermei- ebuebes, unmittelbar nach dem Restaurant Schäfli, bog B mit dem Milchtransportlast- wagen der Y AG aus einer Nebenstrasse heraus in die Gaiserstrasse in Richtung Gais links ab. Unmittelbar nachdem sich B mit seinem Lastwagen vollständig auf der rech- ten Fahrspur in Richtung Gais befand, fuhr A mit seinem Personenwagen frontal in die Heckseite des Milchtransportlastwagens.

### E. 1.1

Der Berufungskläger kritisiert, dass das offensichtliche Fehlverhalten des LKW-Lenkers im Strafbefehl und in der Urteilsbegründung der Vorinstanz nicht berücksichtigt worden sei. Der Fahrtenschreiber des LKW zeige, dass der Lenker vor dem Einbiegen nicht angehalten habe, was aufgrund der allgemeinen unübersichtlichen Situation und der gegebenen winterlichen Verhältnisse unabdingbar gewesen wäre. Die im Strafbefehl erwähnten Verstösse seien eine Folge des verkehrsregelverletzenden Verhaltens des LKW-Fahrers. Der LKW-Lenker sei von einer unübersichtlichen Hofzufahrt (eine Scheune verdecke die Sicht) ohne anzuhalten über ein Trottoir in die Hauptstrasse eingebogen, ohne sich um den unmittelbar herannahenden vortrittsberechtigten PW- Lenker zu kümmern. Dabei hätte er aufgrund der grösseren Gefahr, die allgemein von einem 20 Tonnen schweren Tanklastzug ausgehe, gegenüber einem vortrittsberechtig- ten Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen müssen. Gestützt auf das Vertrauensprinzip dürfe der vortrittsberechtigte PW-Lenker davon ausgehen, dass sein Vortrittsrecht res- pektiert werde. Der herannahende Tanklastzug sei wegen der Scheune, welche die Sicht verdecke, nicht sichtbar gewesen. Getreu dem Vertrauensprinzip müsse der PW- Lenker seine Geschwindigkeit im Hinblick auf noch nicht sichtbare Vortrittsbelastete nicht weiter reduzieren. Eine tiefere Geschwindigkeit hätte eher den Anschein erweckt, er verzichte mindestens teilweise auf den Vortritt (z.B. durch Bremsen). Normalerweise seien an dieser Stelle 80 km/h erlaubt. Dieser Sachverhalt hätte auch ohne aufwändi- ges Gutachten festgestellt werden können.

### E. 1.2

Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichts- pflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG). Beherrschen heisst dafür sorgen, dass das Fahrzeug nichts tut, was der Fahrer nicht will. Die Beherrschung des Fahr- zeugs verlangt, dass der Führer Herr der Maschine bleibt, damit er jederzeit in der durch die Lage geforderten Weise raschestens auf sie einwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig reagieren kann (vgl. Giger, Kommentar SVG, 8. Auflage, Zürich 2014, Art.

31 N 1). Der Führer hat der Strasse und dem Verkehr die nötige Aufmerksamkeit zu widmen. Dazu gehört die Berücksichtigung der eigenen Geschwindigkeit, der anderen Verkehrsteilnehmer und der Strassenverhältnisse (vgl. Giger, a.a.O., Art. 31 N 8). Welchen Vorsichtspflichten der zur Beherrschung des Fahrzeugs verpflichtete Fahrzeugführer nachzukommen hat, bestimmt die Gesamtheit aller Verkehrsregeln, zu denen auch das Anpassen der Geschwindigkeit gehört (vgl. Giger, a.a.O., Art. 31 N 3).

Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Strassen- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann (Art. 4 Abs. 1 VRV). Er hat langsam zu fahren, wo die Strasse verschneit oder vereist ist (Art. 4 Abs. 2 VRV). Entscheidend ist, ob der Führer die Geschwindigkeit so bemessen hat, dass er innerhalb der als frei erkannten Strecke anhalten konnte, d.h. innerhalb der Strecke, auf der weder ein Hindernis sichtbar war noch mit dem Auftauchen eines solchen gerechnet werden musste (vgl. Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St.Gallen 2011, Art. 32 N 5; Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 32 N 4).

Der Berufungskläger hat einen Tag nach dem Unfall gegenüber der Polizei angegeben, dass er nach der langgezogenen Linkskurve auf der Höhe des Restaurants Schäfli habe feststellen müssen, wie der Lastwagen von der linken Seite in die Gaiserstrasse gefahren sei. Der Lastwagen habe dabei nicht angehalten. Es sei dynamisch nach links in

Geschäftsbericht 2015 - Anhang 28 - 76 AI 013.31-7.2-107999 die Gaiserstrasse eingebogen und habe beabsichtigt, in Richtung Gais zu fahren. Als er das Bremsmanöver begonnen habe, habe sich der Lastwagen noch am Einbiegen befunden. Der Berufungskläger hat somit den Lastwagen bereits beim Queren des Trottoirs zum Einfahren in die Gaiserstrasse wahrgenommen, andernfalls er nicht hätte realisieren können, dass der Lastwagen beim Einbiegemanöver nicht angehalten hat.

Gemäss Gutachten, dessen Inhalt vom Berufungskläger nicht bestritten wird, hätte der Berufungskläger seinen Personenwagen auf die Geschwindigkeit des Lastwagens abbremsen und die Kollision vermeiden können, wenn er bereits reagiert hätte, als er den Lastwagen in die Gaiserstrasse einfahren gesehen hatte.

Der Berufungskläger hätte folglich den Auffahrunfall verhindern können, wenn er entweder sofort das Bremsmanöver eingeleitet hätte, nachdem er den einbiegenden Lastwagen erkannte, oder aber aufgrund der schneebedeckten Gaiserstrasse und der eingeschränkten Sicht wegen Schneefalls langsamer gefahren wäre, um auf Sichtweite anhalten zu können. Er machte sich demnach wegen Nichtbeherrschen des Fahrzeuges zufolge nicht angepasster Geschwindigkeit im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG strafbar.

### **E. 1.3**

Liegen konkrete Anzeichen dafür vor, dass sich Verkehrsteilnehmer unkorrekt verhalten werden, obliegt es den anderen Verkehrsteilnehmern gemäss Art. 26 Abs. 2 SVG, der Gefahr mit besonderer Vorsicht zu begegnen, widrigenfalls ihnen die Berufung auf das Vertrauensprinzip versagt bleibt. Lässt der Vortrittsberechtigte in einem solchen Fall die nach den Umständen gebotene Vorsicht ausser Acht, so handelt auch der Vortrittsberechtigte pflichtwidrig und kann sich infolgedessen nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen, um sein Verhalten zu rechtfertigen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6S.224/2006 vom 3. Januar 2004 E. 2). Auch der Vortrittsberechtigte untersteht der

allgemeinen Sorgfaltspflicht, hat daher auf die übrigen Strassenbenützer Rücksicht zu nehmen und darf sich nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit blindlings auf sein Vortrittsrecht verlassen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6S.224/2006 vom 3. Januar 2004 E. 3.c). Fährt zum Beispiel ein von links kommendes Fahrzeug mit solcher Geschwindigkeit, dass es dem Berechtigten den Vortritt nicht mehr lassen kann, darf dieser weder in blindem Vertrauen auf sein Vortrittsrecht beliebig schnell weiterfahren noch auf dessen Ausübung beharren, sondern muss seinerseits alles Zumutbare vorkehren, um einen Unfall zu verhüten (vgl. BGE 92 IV 138; Weissenberger, a.a.O., Art. 26 N 10, 12).

Wie in Erwägung 1.2. ausgeführt, erkannte der Berufungskläger den Lastwagen bereits bei dessen Einfahren auf die Gaiserstrasse. Gegenüber dem Untersuchungsbeamten führte der Berufungskläger aus, er sei davon ausgegangen, dass der Lenker, als dieser am Abschnwenken gewesen sei, realisiert habe, dass er Gas geben müsse, das habe er dann auch gemacht (StA act. 32, S. 2 f.). Der Berufungskläger hätte sich im Hinblick auf die schneebedeckte Gaiserstrasse hingegen nicht auf sein Vortrittsrecht verlassen dürfen, sondern hätte bei Realisierung des einfahrenden Lastwagens sofort abbremsen müssen. Auch wenn sich B beim Einbiegemanöver mit dem Lastwagen nicht korrekt verhalten hätte, kann sich folglich der Berufungskläger wegen seines eigenen pflichtwidrigen Verhaltens nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen.

2.

## **E. 2**

Mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Appenzell I.Rh. vom 6. Juli 2012 wurde A wegen Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die gegebenen Strassenverhältnisse, Nichtbeherrschen des Fahrzeuges und Nichteinhalten eines genügenden Abstandes beim Hintereinanderfahren sowie Verursachen eines Verkehrsunfalls schuldig gesprochen und zu einer Busse von Fr. 300.00 verurteilt. Die Zivilforderung der Privatklägerschaft Y AG im Umfang von Fr. 1'000.00 wurde auf den Zivilweg verwiesen.

Gleichentags verfügte die Staatsanwaltschaft Appenzell I.Rh. die Einstellung des Strafverfahrens gegen B wegen Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz.

### **E. 2.1**

Nach Art. 3 Abs. 2 SVG sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Für Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten ausserdem die besonderen Bestimmungen in Art. 32 Abs. 3 SVG, wonach die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden kann.

### **E. 2.2**

Die Gründe, aus denen eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfolgen kann bzw. die Zwecke, die damit verfolgt werden, sind in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV) detailliert und abschliessend aufgezählt (vgl. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, Bern 2002, Rz. 61 f.). Demgemäss ist die Anordnung tieferer Höchstgeschwindigkeiten nur zulässig, wenn sie aus einem der folgenden Gründe erforderlich erscheint (vgl. Schaffhauser, a.a.O., Rz. 64): wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), bestimmte Strassenbenützer eines

besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d).

### **E. 2.3**

Kein Ausstandsgrund wegen nicht gravierender richterlicher Verfahrensfehler (Art. 30 Abs. 1 BV)

Erwägungen:

### **E. 2.4**

Im Folgenden ist zu prüfen, ob die verfügte Erweiterung der Tempo-30-Zone mindestens aus einem der in Art. 108 Abs. 2 SSV aufgezählten Gründe nötig, zweckmässig und verhältnismässig erscheint.

3.

### **E. 3**

Gegen den Strafbefehl erhob A mit Schreiben vom 25. Juli 2012 Einsprache.

#### **E. 3.1**

Das Gutachten zeigt in Ziffer 3.9 diverse Sicherheitsdefizite auf. So führten bei allen Strassen innerhalb der Zone etliche Grundstückszufahrten, Garagenausfahrten oder Fussgängerquerungen bei ungünstigen Sichtverhältnissen auf die übergeordneten Strassen. Behindert werde die Sicht jeweils durch Mauern, Zäune und/oder Bepflanzungen. Besonders gefährlich seien unübersichtliche Vorplätze, auf denen vorwärts parkiert und später rückwärts auf die Strasse gefahren werde. Aufgrund dieser Sicherheitsdefizite stellt das Gutachten in Ziffer 4.2.1 fest, dass etliche Knoten und Ein- und Ausfahrtsbereiche die notwendigen Anhaltesichtweiten gemäss Norm SN 640 090b nicht einhalten könnten. Zudem würden zahlreiche private Ausfahrten als gefährlich in Bezug auf die Erkennbarkeit eingestuft, da sowohl der motorisierte als auch der Langsamverkehr nicht klar ersichtlich sei. Die Situation könne dabei nur selten mittels einfachen Massnahmen, z.B. durch Zurückschneiden der Büsche, gewährleistet werden. Diese Lösungen würden zudem als nicht dauerhaft eingestuft. Insbesondere im Abschnitt Gaiser- und Weissbadstrasse komme es durch die Bebauung zu gefährlichen Situationen, die kurzfristig nur durch eine Tempo-30-Zone entschärft werden könnten.

Das Gutachten hält fest, dass die Voraussetzung gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV erfüllt sei, wonach eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist.

#### **E. 3.2**

Dem Gutachten kann in Ziffer 4.2.1 weiter entnommen werden, dass innerhalb des Bearbeitungsperimeters die Gefahren konfliktträchtig seien, welche vom motorisierten Individualverkehr ausgehen würden. Dabei sei insbesondere die Fussverkehrsabwicklung negativ tangiert, u.a die Querungsstellen. Fussgänger – Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg – seien aufgrund dessen ungenügend geschützt. Eine Verbesserung des Fussverkehrsangebots bzw. der Einsehbarkeit von Zugängen, z.B. durch Auftrittsflächen im Bereich Weissbadstrasse, sei unter Berücksichtigung der Querschnittsbedingungen

(verfügbarer Raum) nicht umsetzbar. Einen besonderen Stellenwert habe innerhalb des Bearbeitungssperimeters auch die wichtige Tourismusverbindung zwischen dem Brauereiparkplatz und der Hauptgasse. Ein zentraler Beitrag zur Verbesserung der Gesamtsituation müsse somit durch ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau erfolgen.

Geschäftsbericht 2015 - Anhang 34 - 76 AI 013.31-7.2-107999

Das Gutachten sieht folglich auch die Voraussetzung zur Einführung der Tempo-30-Zone gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV, dass bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, als erfüllt.

Die Beschwerdeführer halten diesem gutachterlichen Resultat entgegen, dass sie nicht erkennen könnten, weshalb bestimmte Strassenbenützer nur durch die angeordnete Tempo-30-Zone besonders geschützt würden, zumal die gesamte Strecke mindestens einseitig mit einem Trottoir versehen sei. Diesem Einwand ist zu entgegnen, dass einerseits die Fussgänger, insbesondere die Schulkinder, hauptsächlich beim Überqueren der entsprechenden Strassen, aber auch bei den unübersichtlichen Stellen ungenügend geschützt sind. Andererseits sind auch die Fahrradfahrer mit der aktuell herrschenden Geschwindigkeitslimite von 50 km/h erhöhten Gefahren ausgesetzt. Mangels verfügbaren Raumes für alternative Sicherheitsvorkehrungen kann dieser Gefahr gemäss Gutachten nur durch eine Tempo-30-Zone entschärft werden. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer müssen im Übrigen auch keine statistisch signifikante Unfallzahlen nachgewiesen sein, um eine Tempo-30-Zone einzuführen (vgl. BGE 1C\_206/2008 E. 2.4.3).

### **E. 3.3**

Das Gutachten ist schlüssig und korrekt abgefasst. So sind die Gefahrenstellen eruiert, mittels Fotos dokumentiert und analysiert. Wo welche Massnahmen geplant sind, zeigt die dem Gutachten beigelegte Planungsstudie vom 4. Juli 2013. Die darin erfolgten Ausführungen erscheinen nachvollziehbar und legen schlüssig dar, dass vorliegend insbesondere Schulkinder eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, weshalb sich die verfügende Behörde zu Recht auf die gutachterlichen Ergebnisse abstützen durfte.

### **E. 3.4**

Demnach liegen zwei Gründe gemäss Art. 108 Abs. 2 SVV vor, welche die Einführung der Tempo-30-Zone grundsätzlich zulassen. Nachfolgend ist zu prüfen, ob die Geschwindigkeitsreduktion auch notwendig, zweck- und verhältnismässig erscheint.

4.

### **E. 3.6**

des Gutachtens zwischen 35 und 45 km/h beträgt. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h verringert sich im Vergleich zu der heute zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h, jedoch auch bei einer reduzierten Geschwindigkeit von 40 km/h, sowohl der Anhalteweg als auch das Verletzungsrisiko massgeblich (vgl. auch Ziffer 2.2 des Gutachtens). Unter dem Aspekt des Schutzes der schwächsten Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Schulkinder, ist die Einführung der Tempo-30-Zone auf jeden Fall verhältnismässig.

### **E. 4**

Die Staatsanwaltschaft Appenzell I.Rh. erteilte D mit Schreiben vom 12. April 2013 den Auftrag zur Erstellung eines Gutachtens zum Verkehrsunfall vom 13. Januar 2012. D reichte der Staatsanwaltschaft Appenzell I.Rh. mit Schreiben vom 11. Oktober 2013 das Gutachten ein.

#### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführer erachten die Einführung der Tempo-30-Zone aus folgenden Gründen als unverhältnismässig:

#### **E. 4.2**

So werde nach Ansicht der Beschwerdeführer die Geschwindigkeit auf dem betreffenden Abschnitt der Gaiser- und Weissbadstrasse von den Automobilisten bereits heute grossmehrheitlich den Verhältnissen angepasst.

Dabei lassen die Beschwerdeführer ausser Acht, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge auf dem Perimeter gefahren werden, gemäss Ziffer

#### **E. 4.3**

Weiter führen die Beschwerdeführer an, dass bereits geringfügige Geschwindigkeitsübertretungen mit erheblichen Bussen und Administrativmassnahmen bzw. Ausweiszügen geahndet würden. Wer in einer Tempo-30-Zone die Geschwindigkeit z.B. um

#### **E. 4.4**

Die Beschwerdeführer befürchten aufgrund der Tempo-30-Zone einen Ausweichverkehr über die Bleiche- und Herrenrütistrasse, auf welcher Tempo 50 gelte. Für ihre Kinder stelle dieser Strassenabschnitt – trottoirlos, knapp vier Meter breit und gerade verlaufend – den täglichen Schul- bzw. Kindergartenweg dar. Ihre Sicherheit würde mit der geplanten Erweiterung der Tempo-30-Zone wesentlich verschlechtert. Wegen der erhöhten Strafsensibilität von Tempo-30-Zonen würden sie befürchten, dass künftig ein Grossteil der Fahrzeuge aus Richtung Gais-Meistersrüte, Rheintal-Eggerstanden und Schwende-Brülisau-Weissbad-Steinegg, welche ihr Fahrzeug auf dem Brauereiparkplatz parkieren wollten, über die Herrenrütistrasse und Bleichestrasse – praktisch ohne Tangierung der geplanten Tempo-30-Zone – fahren würden.

Wohl hält auch das Gutachten in Ziffer 5.4.1 fest, dass aufgrund der verminderten Durchfahrtsattraktivität für den motorisierten Verkehr davon ausgegangen werden könne, dass zumindest teilweise der Verkehr, insbesondere auf die Weissbadstrasse in Richtung Steinegg, verlagert werden könne. Die gutachterliche Einschätzung, dass dieser Effekt jedoch gering ausfallen dürfte, da bereits heute das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs nicht wesentlich höher sei und somit die Verlustzeiten auch in Kombination mit einer Tempo-30-Zone nicht relevant vergrössert würden, wird auch vom Gericht geteilt. Hinzu kommt, dass die Ausweichstrecke über die Herrenrütistrasse im Gegensatz zur Strecke Gaiserstrasse, welche durch Kreisel geführt wird, teils länger, teils mit erheblich schwierigeren Einfahrmanövern in die vortrittsberechtigten Umfahrungsstrasse, auf welcher Tempo 60 gilt, zu befahren wäre. Ebenfalls ist zu erwarten, dass die Verkehrssituation bei der Gabelung Bleiche-/Gaiserstrasse zufolge eingeführten Rechtsvortritts flüssiger wird und sich bisherige Wartezeiten verringern.

#### **E. 4.5**

Schliesslich sind die Beschwerdeführer der Ansicht, dass das Landesbauamt und die Signalisationskommission diese Tempo-30-Zone geplant und die X AG beauftragt hätten, „die notwendigen Entscheidungsgrundlagen für die Umsetzung einer Tempo-30-Zone innerhalb des Perimeters zu erarbeiten“. Mit dieser Auftragserteilung sei das Ergebnis vorgegeben worden. Das Gutachten hätte aber auch im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips Alternativen zur Erreichung der Ziele prüfen sollen, z.B. eine Tempo-40-Zone, welche gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV möglich wäre, oder aber ein Vorwärtsparkverbot bei den gefährlichen Rückwärtsausfahrten.

Das Gutachten hat gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV unter anderem abzuklären, ob die beabsichtigte Massnahme verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Die Bejahung der Verhältnismässigkeit wird in Ziffer 4.2.3 des Gutachtens dahingehend begründet, als dass einerseits mit der Temporeduktion eine spürbare Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr bezüglich Sicherheit und Komfort bei einem eher geringen Kosteneinsatz umgesetzt werden könne und andererseits auch den Bewohnern und Arbeitsgebieten innerhalb des Betrachtungsraums die Tempo-30-Zone zuzumuten sei, lasse doch die Verkehrsführung nur bedingt höhere Geschwindigkeiten zu.

Schliesslich besitzt die zuständige Behörde bei Anordnung einer Tempo-30-Zone einen erheblichen Gestaltungsspielraum, ist diese doch mit komplexen Interessenabwägungen verbunden (vgl. Geschäftsbericht 2015 - Anhang 36 - 76 AI 013.31-7.2-107999 gen verbunden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_206/2008 vom 9. Oktober 2008 E.2.3; BGE 136 II 539 E. 3.2). Dass der Landesfährer des Kantons Appenzell I.Rh. gestützt auf das Gutachten, welches keine milderen, ebenso geeigneten alternativen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erkannt hat, die Tempo-30-Zone verfügt hat, liegt in seinem Ermessensbereich.

#### **E. 4.6**

Schliesslich sind gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. In diesem Zusammenhang empfiehlt sich allenfalls auch eine Überprüfung der Auswirkungen einer allfälligen Verkehrsverlagerung auf die Bleiche-/Herrenrütistrasse und entsprechend notwendig werdender Massnahmen.

5. Die Voraussetzungen für die angeordnete Tempo-30-Zone sind somit erfüllt, womit die Beschwerde abzuweisen und der Rekursentscheid der Standeskommission vom

#### **E. 5**

Am 29. April 2014 überwies die Staatsanwaltschaft Appenzell I.Rh. den Strafbefehl ans Bezirksgericht Appenzell I.Rh.

#### **E. 5.1**

Gemäss seinem Rechtsbegehren will der Berufungskläger, dass der Antrag der Privatklägerin abzuweisen sei. Ausführungen zu diesem Rechtsbegehren bringt er in seiner Berufungsbegründung nicht vor.

#### **E. 5.2**

Die Zivilklage wird auf den Zivilweg verwiesen, wenn das Strafverfahren im Strafbefehlsverfahren erledigt wird (Art. 126 Abs. 2 lit. a StPO). Auch das Gericht, welches ei-

Strafbefehl im Einspracheverfahren überprüft, kann die Zivilklage nicht materiell entscheiden (vgl. Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], a.a.O., Art. 126 N 35).

### **E. 5.3**

Die Staatsanwaltschaft Appenzell I.Rh. wies mit Strafbefehl vom 6. Juli 2012 die Zivilforderung der Privatküglerschaft im Umfang von Fr. 1'000.00 auf den Zivilweg. Die Beurteilung der Zivilklage durch den Strafrichter ist somit zwingend ausgeschlossen, weshalb der Berufungsküglager seinen Antrag lediglich in einem allfälligen Zivilverfahren vortragen kann.

6. Die durch das Bezirksgericht Appenzell I.Rh. ausgesprochene Busse von Fr. 300.00, bzw. bei schuldhaftem Nichtbezahlen eine Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen, erscheint angemessen.

Geschäftsbericht 2015 - Anhang 30 - 76 AI 013.31-7.2-107999

7. Die Berufung ist folglich abzuweisen.

Kantonsgericht Appenzell I.Rh., Verwaltungsgericht, Entscheid K 2-2014 vom 20. Januar 2015

Die gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde wies das Bundesgericht mit Entscheid 6B\_335/2015 vom 27. August 2015 nicht ein.

Geschäftsbericht 2015 - Anhang AI 013.31-7.2-107999 31 - 76

### **E. 6**

Das Bezirksgericht Appenzell I.Rh. erliess am 10. Juni 2014 folgenden Entscheid: „1. A wird des Nichtbeherrschens des Fahrzeuges zufolge nicht angepasster Geschwindigkeit an die gegebenen Strassenverhältnisse schuldig gesprochen. 2. A wird zu einer Busse von Fr. 300.00 verurteilt. Bei schuldhafter Nichtzahlung zu einer Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen. 3. Die Verfahrenskosten, bestehend aus einer ermässigten Gerichtsgebühr von Fr. 1'800.00 und den Untersuchungskosten von Fr. 4'931.00, insgesamt Fr. 6'731.00, gehen zu Lasten der beschuldigten Person. 4. Die zusätzlichen amtlichen Kosten einer vollständigen Ausfertigung des Entscheids, sofern eine solche verlangt wird, werden auf Fr. 900.00 festgesetzt.“

### **E. 7**

Gegen diesen Entscheid meldete A mit Schreiben vom 23. Juni 2014 (Datum des Poststempels) sinngemäss die Berufung an.

Geschäftsbericht 2015 - Anhang 26 - 76 AI 013.31-7.2-107999

### **E. 8**

Am 26. Juni 2014 wurde das begründete Urteil des Bezirksgerichts Appenzell I.Rh. versandt (BA act. 15).

Darin führte es im Wesentlichen aus, dass A an Schranken geltend gemacht habe, er habe die Lichter nicht gesehen, da es geschneit habe. Wenn A darin ein entlastendes Element erblicke, könne dieser Argumentation nicht gefolgt werden. Die Sichtverhältnisse seien bedingt durch die Dunkelheit und das Schneegestöber unbestrittenermassen stark eingeschränkt gewesen. Bei solch schwierigen Strassen- und Sichtverhältnissen sei jeder Verkehrsteilnehmer zu höchster Vorsicht gehalten, da das Unfallrisiko bedingt durch den

längeren Bremsweg auf schneebedeckter Unterlage sowie beeinträchtigtiger Sicht ungleich höher sei. Die Gesamtumstände hätten A zu einer vorsichtigeren Fahrweise und somit einer Reduktion des Tempos anhalten müssen. A habe entweder die Geschwindigkeit nicht den Strassenverhältnissen angepasst oder dem Verkehr nicht die verlangte Aufmerksamkeit gewidmet und habe dadurch die Auffahrkollision nicht mehr verhindern können (E. 5.2.).

A habe an Schranken vorgebracht, dass der Lenker des Lastwagens ihm den Vortritt genommen hätte. Zudem sei es sehr schnell gegangen, es habe einfach gerutscht, als er den Lastwagen gesehen hätte. Wenn A zu Protokoll gebe, eine Vollbremsung wäre bei besseren Strassenverhältnissen möglich gewesen, gestehe er implizit ein, dass die gefahrene Geschwindigkeit den Strassenverhältnissen nicht habe angepasst sein können (E. 5.3.).

A habe an Schranken weiter vorgebracht, dass der Lenker des Lastwagens ihm den Vortritt genommen hätte und daher auch eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen hätte. Somit berufe er sich auf den Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehrsrecht. Im Strafrecht gebe es jedoch keine Schuldkompensation. Selbst wenn der Lenker des Lastwagens sich nicht korrekt verhalten habe, könne dadurch das Fehlverhalten der beschuldigten Person nicht wettgemacht werden (E. 5.4.).

#### **E. 9**

A (folgend: Berufungskläger) reichte am 23. Juli 2014 die Berufungserklärung ein.

#### **E. 10**

Mit prozessleitender Verfügung vom 24. Juli 2014 wurde mitgeteilt, die Berufung in Anwendung von Art. 406 Abs. 1 lit. c StPO in einem schriftlichen Verfahren zu behandeln. Dem Berufungskläger wurde zur schriftlichen Begründung der Berufung Frist bis 29. August 2014 angesetzt.

#### **E. 11**

Mit Entscheid KE 6-2014 vom 12. August 2014 wies der Kantonsgerichtspräsident das Gesuch des Berufungsklägers um amtliche Verteidigung ab.

#### **E. 12**

Dem Berufungskläger wurde mit prozessleitender Verfügung vom 1. September 2014 die Frist zur Einreichung der schriftlichen Begründung bis zum 15. September 2014 erstreckt. Mit Schreiben vom 18. September 2014 wurde das Berufungsverfahren bis zum Vorliegen des Bundesgerichtsentscheids über die Beschwerde des Berufungsklägers gegen den Entscheid KE 6-2014 sistiert. Das Bundesgericht trat mit Urteil 1B\_310/2014 vom 18. September 2014 nicht auf die Beschwerde ein. Die Sistierung des Berufungsverfahrens wurde folglich mit prozessleitender Verfügung vom 6. Oktober 2014 aufgehoben.

#### **E. 13**

Innert gesetzter Nachfrist reichte der Berufungskläger am 29. Oktober 2014 die Berufungsbegründung ein.

(...)

Geschäftsbericht 2015 - Anhang AI 013.31-7.2-107999 27 - 76 III.

1.

#### **E. 18**

August 2014 (Prot. Nr. 886) und die Verkehrsordnung des Landesfähnrchs des Kantons Appenzell I.Rh. vom 26. Oktober 2013 zu bestätigen sind.

Kantonsgericht Appenzell I.Rh., Verwaltungsgericht, Entscheid V 15-2014 vom 19. Februar 2015

Auf die gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde trat das Bundesgericht mit Entscheid 1C\_250/2015 vom 2. November 2015 nicht ein.

Geschäftsbericht 2015 - Anhang AI 013.31-7.2-107999 37 - 76

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