

GR_GERICHTE VR1 2025 4 vom 15. April 2025

GR Gerichte, 2025-04-15, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_VR1_2025_4

FR: GR_GERICHTE VR1 2025 4 du 15 avril 2025

IT: GR_GERICHTE VR1 2025 4 del 15 aprile 2025

Regeste

Verkehrsbeschränkung Gemeindestrasse | Strassenrecht

Erwägungen

E. 16

Mai 2024 E. 2.2, 1C_547/2019 vom 16. April 2020 E. 3.1 und 1C_566/2017 vom 22. März 2018 E. 2; vgl. BGE 141 II 50 E. 2.2). 1.2.2. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist zur Beschwerde gegen eine funktionelle Verkehrsbeschränkung wie der vorliegenden befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht (vgl. BGE 139 II 145, nicht publizierte E. 1.2, und 136 II 539 E. 1.1;

5 / 13 vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 1.1, 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 1.1, 1C_250/2015 vom 2. November 2015 E. 1.1, 1C_317/2010 vom 15. Dezember 2010 E. 5.6 und 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.2). Praxisgemäss kann auch ein Verband, der als juristische Person konstituiert ist, die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, soweit deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und eine Vielzahl seiner Mitglieder ihrerseits beschwerdebefugt wären (vgl. BGE 142 II 80 E. 1.4.2 m.H.; sog. "egoistische Verbandsbeschwerde"). Verlangt wird ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Gebiet, in welchem die fragliche Verfügung erlassen worden ist (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1 m.H.). 1.2.3. Der Beschwerdeführer ist als Verein und somit als juristische Person konstituiert. Gemäss seinen Statuten verfolgt er als oberster Zweck die wirtschaftliche Förderung des Weinbaus und die Erhaltung bzw. Hebung der Qualität (vgl. Art. 1 der Statuten vom 22. März 2007 [act. B.2]). In seiner Beschwerde vom 16. Januar 2025 machte der Beschwerdeführer geltend, mit der Verkehrsbeschränkung würde in die Gewerbefreiheit seiner Mitglieder eingegriffen, da diese darauf angewiesen seien, dass auch ihre Helferinnen und Helfer genauso wie Kundinnen und Kunden ihre Rebberge anfahren könnten (vgl. act. A.1). Mit Eingabe vom 27. Januar 2025 legte er ferner dar, es werde nahezu das ganze Jahr in den Rebbergen gearbeitet. Von Januar bis Oktober würden die betroffenen Wege von mehreren Vereinsmitgliedern sicherlich täglich benutzt (vgl. act. A.2). Dies erscheint im Lichte der Bewirtschaftung des Reblands und des Umstands, dass eine Grosszahl der Mitglieder in B._____ wohnt (vgl. act. B.4), plausibel. Mithin kann davon ausgegangen werden, dass der D._____ - und C._____ von einer Vielzahl von Mitgliedern des A._____ regelmässig benutzt werden, weshalb Letztere selbst befugt wären, eigenständig Beschwerde zu führen (vgl. dazu auch das Verfahren VR1 25 5). Auch ist entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin von einem engen, unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck der wirtschaftlichen Förderung des Weinbaus und der

streitgegenständlichen Verkehrsanordnung auszugehen, zumal der Beschwerdeführer dadurch wirtschaftliche Nachteile befürchtet (vgl. act. A.1). 1.3. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 38 Abs. 1 und 2, Art. 39 Abs. 1 lit. c und Art. 52 Abs. 1 VRG) ist somit einzutreten.

6 / 13 2. Streitgegenstand bildet die Frage, ob die von der Beschwerdegegnerin beschlossene Verkehrsbeschränkung auf dem D._____ - und C._____ rechtmässig ist. 3. Mit Eingabe vom 18. Februar 2025 ersuchte die Beschwerdegegnerin um Vereinigung der Verfahren VR1 25 4 und VR1 25 5. Gemäss Art. 6 Abs. 1 lit. a VRG kann die Behörde die Verfahren bei getrennt eingereichten Eingaben zum gleichen Gegenstand vereinigen. Vorliegend richten sich zwar die Beschwerden in den beiden genannten Verfahren gegen dasselbe Anfechtungsobjekt und betreffen den gleichen Gegenstand. Indes unterscheiden sie sich wesentlich hinsichtlich der erhobenen Einwände und schlagen unterschiedliche Alternativen zur streitgegenständlichen Verkehrsanordnung vor, weshalb es sich rechtfertigt, die Verfahren getrennt zu behandeln. 4.1. Nach Art. 3 Abs. 2 SVG sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen; sie können die Befugnis den Gemeinden übertragen. Der Kanton Graubünden hat mit Art. 7 Abs. 1 EGzSVG von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und die Befugnis zum Erlass von Fahrverboten, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs auf Gemeindestrassen den Gemeinden übertragen. Die Gemeinde ist daher für öffentliche Strassen gestützt auf Art. 3 Abs. 2 SVG und Art. 7 Abs. 1 EGzSVG zum Erlass von Verkehrsbeschränkungen befugt (vgl. Urteile des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden U 23 3 vom 19. Dezember 2023 E. 4.1 und V 21 5 vom 4. Oktober 2022 E. 5.2). Innerhalb der Gemeinde B._____ ist dabei gemäss Art. 2 lit. a des kommunalen Strassenpolizeigesetzes (nachfolgend: StrPolG) und Art. 5 lit. a des kommunalen Polizeigesetzes (nachfolgend: kPolG) der Gemeindevorstand für den Erlass von Fahrverboten zuständig (vgl. act. C.10; abrufbar unter: <https://B._____.ch/, besucht am 10. April 2025). 4.2. Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht für den allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden; Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet (Art. 3 Abs. 3 SVG). Eine Massnahme gilt als Fahrverbot nach Abs. 3, wenn das Verbot als Totalfahrverbot ausgestaltet ist und die betroffene Strasse für sämtlichen Fahrzeugverkehr bzw. für alle Fahrzeugkategorien dauernd oder zeitlich gesperrt wird. Ist das Fahrverbot nur für einzelne Fahrzeugkategorien vorgesehen, so handelt es sich dagegen um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung nach Abs. 4 (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden U 23 3 vom

7 / 13

E. 19

Dezember 2023 E. 4.2 und BELSER, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2014, Art. 3 N. 40 f.). 4.3. Im hier zu beurteilenden Fall liegt ein Verbot für Motorwagen und Motorräder (Sig. 2.13 gemäss Anhang 2 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]) mit der Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" im Streit. Folglich handelt es sich um eine Beschränkung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG. Diese kann erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit,

die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern (Art. 3 Abs. 4 Satz 1 SVG). 5. Der Beschwerdeführer bringt vor, die streitgegenständliche Verkehrsbeschränkung betreffe seine Mitglieder in der Ausübung ihres Gewerbes bzw. ihrer Berufsfreiheit und stelle einen enteignungsgleichen Eingriff dar. 6.1. Die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) schützt nicht nur die unmittelbar aus dem Eigentum fließenden rechtlichen Befugnisse, sondern auch "faktische Interessen" wie den Zugang zu einer öffentlichen Strasse. So verfügen Strassenanstösser über ein unter dem Schutz der Eigentumsgarantie stehendes Recht auf Zugang und Benützung einer an ihr Land angrenzenden öffentlichen Strasse. Diese können sich unter Berufung auf die Eigentumsgarantie gegen ein Verkehrsregime zur Wehr setzen, welches ihnen die bestimmungsgemässe Nutzung ihres Eigentums verunmöglicht oder übermässig erschwert (vgl. BGE 126 I 213 E. 1b und Urteil des Bundesgerichts 1C_371/2022 vom 1. Dezember 2022 E. 7.1). 6.2. Die Wirtschaftsfreiheit ist nach Art. 27 Abs. 1 BV gewährleistet. Sie umfasst insbesondere den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung (Art. 27 Abs. 2 BV). Sie kann von natürlichen und juristischen Personen angerufen werden und schützt sämtliche privatwirtschaftlichen Aktivitäten, welche berufsmässig ausgeübt werden mit dem Ziel, einen Gewinn oder ein Einkommen zu erzielen (vgl. BGE 150 I 120 E. 4.1.1, 143 II 598 E. 5.1 und 140 I 218 E. 6.3; Urteil des Bundesgerichts 2C_482/2024 vom 5. Dezember 2024 E. 4.2). 6.3. Einschränkungen der Eigentumsgarantie und der Wirtschaftsfreiheit müssen die Voraussetzungen von Art. 36 BV erfüllen, d.h. auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein sowie den Kerngehalt wahren (vgl. Urteile des Bundesgerichts 2C_149/2024 vom 21. Januar

8 / 13 2025 E. 4.1, 1C_472/2023 vom 3. September 2024 E. 4 und 1C_315/2023 vom 25. Januar 2024 E. 3.2). Dass Letzteres zutrifft, ist unbestritten. 7. Die Beschwerdegegnerin ist gestützt auf Art. 3 Abs. 2 SVG und Art. 7 Abs. 1 EGzSVG zum Erlass von Verkehrsbeschränkungen auf dem D. _____ - und C. _____ als tatsächlich dem allgemeinen Verkehr dienende Strassen befugt (vgl. BGE 148 IV 30 E. 1.5; vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_587/2022 vom 19. Dezember 2023 E. 4.1.1 und 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 2; siehe ferner Art. 2 lit. a StrPolG und Art. 5 lit. a kPolG für die Zuständigkeit des Gemeindevorstands). Dabei handelt es sich um ein Gesetz im formellen Sinne, weshalb das verfügte Verbot für Motorwagen und -räder mit Ausnahme des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs auf einer hinreichenden gesetzlichen Grundlage beruht (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden U 23 88 vom 21. Mai 2024 E. 3.1). Das angeordnete Verbot für Motorwagen und -räder auf dem D. _____ - und C. _____ liegt zudem im öffentlichen Interesse. Dieses begründete die Beschwerdegegnerin bereits mit öffentlicher Bekanntmachung im Bezirksamtsblatt der Regionen E. _____ und F. _____ vom 18. Oktober 2024 damit, dass mit der Verkehrsbeschränkung das unnötige Befahren sowie der Ausweichverkehr unterbunden und somit gewährleistet werden solle, dass das Naherholungsgebiet ungehindert genossen werden könne (vgl. act. B.1 und act. C.3). Bei diesen angestrebten Zielen handelt es sich um zulässige öffentliche Interessen. Zu prüfen bleibt die Verhältnismässigkeit. 8.1. Die angeordnete Massnahme muss zunächst geeignet sein, das angestrebte Ziel zu verfolgen, wobei bereits ein Beitrag zur Zielverwirklichung ausreicht. Mit anderen Worten ist eine behördliche Anordnung geeignet, wenn sie das angestrebte Ziel fördert bzw. für deren Erreichen dienlich resp. zwecktauglich ist (vgl. BGE 148 II 392 E. 8.2.2, 144 I 126 E. 8.1 und 135 II 105 E. 2.3.3). Dass ein Verbot für Motorwagen und -räder geeignet ist, den Verkehr auf dem D. _____ -

und C._____ zu verhindern bzw. zu verringern, leuchtet ohne Weiteres ein und bedarf keiner Weiterungen. 8.2.1. Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsanordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 Satz 1 SSV). Dass Bund, Kanton und Gemeinden nur erforderliche Massnahmen erlassen können und die Massnahme mit den geringsten Auswirkungen auf den Verkehr zu wählen haben, ergibt sich bereits aus den allgemeinen Grundsätzen der Rechtsstaatlichkeit (Art. 5 Abs. 2 BV; vgl. BELSER, a.a.O., Art. 3 N. 58). Die Erforderlichkeit einer Massnahme ist dann gegeben, wenn es – im Hinblick auf die beeinträchtigten Interessen oder Rechte –

9 / 13 kein milderes Mittel gibt, um das angestrebte Ziel ebenso zu erreichen (vgl. BGE 135 I 176 E. 3.3 und Urteil des Bundesgerichts 1C_583/2021 vom 31. August 2023 E. 6.2).

8.2.2. Der Beschwerdeführer schlägt in diesem Zusammenhang vor, die Verkehrsbeschränkung mit der Zusatztafel "Anlieger frei" zu versehen. Damit könne jeder, der einen Termin habe, die beiden Strassen befahren, ohne eine gemeindliche Bewilligung einholen zu müssen, insbesondere auch die Helfer im Rebbaubetrieb und die Kundschaft. Dem ist allerdings entgegenzuhalten, dass eine solche Zusatztafel wenig geläufig und der Begriff der Anlieger interpretationsbedürftig ist. Gemeinhin dürften davon Personen erfasst sein, welche Eigentümer von an den D._____ - und C._____ anliegenden Grundstücken sind oder dort wohnen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1P.235/2003 vom 30. Juni 2003 E. 3.1.3). In ähnlichem Sinne sieht Art. 17 Abs. 3 SSV namentlich vor, dass bei Fahrverboten der Vermerk "Zubringerdienst gestattet" Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren bei Anwohnern oder auf anliegenden Grundstücken, Fahrten von Anwohnern und von Personen, die Anwohner zu treffen oder auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben sowie die Beförderung solcher Personen durch Dritte erlaubt. Eine solche Definition fehlt allerdings für die vorgeschlagene Zusatztafel "Anlieger frei". Ob somit – wie der Beschwerdeführer vorbringt – auch Helferinnen und Helfer sowie Besucherinnen und Besucher unter diesen Begriff fallen, erscheint fraglich. Da es sich jedoch um eine Ausnahme zum signalisierten Fahrverbot handelte, ist es unerlässlich, dass sie den Benutzerinnen und Benutzern der streitbetroffenen Wege unmissverständlich zum Ausdruck bringt, was damit angezeigt wird. Mithin mangelt es der vorgeschlagenen Massnahmenalternative am erforderlichen Eignungsnachweis. 8.3.1. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt schliesslich, dass sich die behördliche Massnahme für die Betroffenen als zumutbar erweist. Erforderlich ist eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation (vgl. BGE 147 I 450 E. 3.2.3, 146 I 70 E. 6.4 und 140 II 194 E. 5.8.2; vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_548/2022 vom

E. 20

Februar 2024 E. 4.2). Das vernünftige Verhältnis zwischen Eingriffszweck und Eingriffswirkung setzt im Rahmen der Zumutbarkeit eine wertende Interessenabwägung voraus (vgl. BGE 148 II 392 E. 8.2.4 und Urteil des Bundesgerichts 2C_482/2024 vom 5. Dezember 2024 E. 4.5.1). Dabei ist zu beachten, dass Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. zum Ganzen: BGE 139 II 145 E. 5; Urteile des Bundesgerichts 1C_513/2022 vom

10 / 13 7. Juli 2023 E. 3.1, 1C_618/2018 vom 20. Mai 2019 E. 2.2 sowie 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018 E. 3.3). 8.3.2. Soweit der Beschwerdeführer befürchtet, dass die im Rebbau mitarbeitenden Helferinnen und Helfer, welche mit ihrem Motorwagen

oder Motorrad zur Arbeit kämen, vom streitgegenständlichen Verbot daran gehindert würden, kann ihm nicht gefolgt werden. Denn so wird die angefochtene Verkehrsbeschränkung mit der Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" verbunden. Dadurch sind Fahrten im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung von Rebbergen und Wald erlaubt, was neben den Bewirtschafterinnen und Bewirtschaftern auch für deren Helferinnen und Helfer gilt. So betonte denn auch die Beschwerdegegnerin bereits in ihrer Stellungnahme vom 17. Dezember 2024, dass mit der Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" keine Einschränkungen für die Bewirtschaftung entstünden (vgl. act. B.1 und act. C.8).

8.3.3. Beachtlich ist allerdings das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass im Laufe des Jahres Verkaufsveranstaltungen und Degustationen in den Rebbergen und -häusern stattfänden, welche von der Kundschaft mit ihren Personenwagen besucht würden. Dies anerkannte auch die Beschwerdegegnerin in ihrer Stellungnahme vom 17. Dezember 2024 und betonte, es sei wichtig, dass weiterhin Degustationsanlässe, Besichtigungen und Führungen in den Weinbergen stattfänden (vgl. act. B.1 und act. C.8). Insofern führte die Beschwerdegegnerin aus, da sie über Ausnahmen bei einem Fahrverbot entscheide, könnten nach dem Einholen einer Bewilligung der Gemeinde derartige Anlässe weiterhin stattfinden (vgl. ebenda). In ihrer Vernehmlassung konkretisierte die Beschwerdegegnerin sodann, dass bei solchen Anlässen der Veranstalter eine Bewilligung bei ihr einholen könne, wobei diese voraussichtlich kostenfrei gewährt werde (vgl. act. A.3 S. 6). Dem hält allerdings der Beschwerdeführer entgegen, dass eine gemeindliche Bewilligung aufgrund des damit einhergehenden bürokratischen Aufwands und den Gebühren für die Winzer zu vermeiden sei.

8.3.4. Gemäss Art. 8 Abs. 1 EGzSVG ist auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten Strassen die Zufahrt zum eigenen Wohnsitz oder Geschäft durch den Strasseneigentümer zu bewilligen, sofern die technische Anlage der Strasse es zulässt; die Zufahrt kann auf leichte Motorwagen und Motorräder sowie auf bestimmte Zeiten beschränkt werden; weitere Ausnahmen sind in einem Erlass zu regeln. Ferner sieht Art. 8 Abs. 2 EGzSVG vor, dass für die Bewilligungserteilung eine Gebühr erhoben werden kann.

11 / 13 8.3.5. Anders als für Waldstrassen, für welche die Erteilung von Fahrbewilligungen und die Gebühren im Reglement für das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen der Beschwerdegegnerin geregelt sind (abrufbar unter: <https://B.____.ch/, besucht am 10. April 2025), finden sich für die vorliegend interessierenden Land- und Forstwirtschaftswege keine entsprechenden Ausführungsbestimmungen. So hält Art. 7 des kommunalen Gesetzes über den Neu- und Ausbau der Verkehrsanlagen lediglich fest, dass land- und forstwirtschaftliche Wege grundsätzlich im Rahmen ihrer Zweckumschreibung zu erstellen und zu nutzen sind (abrufbar unter: <https://B.____.ch/, besucht am 10. April 2025). Zwar sehen – wie dargelegt – Art. 2 lit. a StrPolG und Art. 5 lit. a kPolG namentlich vor, dass der Gemeindevorstand insbesondere Fahrverbote für einzelne Strassen erlassen kann. Ob sich jedoch aus dieser nicht abschliessenden Aufzählung der Kompetenzen des Gemeindevorstands im Bereich der Regelung und Signalisation des örtlichen Verkehrs auch die Erteilung von Fahrbewilligungen auf mit einem Fahrverbot belegten Land- und Forstwirtschaftswegen an Tagesgäste und -touristen bzw. Veranstalter ableiten lässt, erscheint fraglich (vgl. ferner Art. 49 der Verfassung der Beschwerdegegnerin, wonach dem Gemeindevorstand alle Aufgaben und Befugnisse zustehen, die nicht durch die Gesetzgebung einer anderen Behörde übertragen werden). Abgesehen davon bedürfte es aufgrund des Legalitätsprinzips im Abgaberecht zumindest für die Bemessung von Gebühren auf Grundlage des Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzips einer

Konkretisierung auf Verordnungsstufe (vgl. BGE 143 II 283 E. 3.5 und 143 I 220 E. 5.1.1 f.; vgl. Urteile des Bundesgerichts 9C_53/2024 vom 17. Juli 2024 E. 2.1.2 und 9C_618/2022 vom 18. Juli 2023 E. 3.1 f.). Wie es sich damit letztlich im Einzelnen verhält, kann angesichts des hernach Ausgeführten indes offen bleiben. 8.3.6. Zwar ist mit dem Beschwerdeführer davon auszugehen, dass gewisse Kundinnen und Kunden von Veranstaltungen in den Rebbergen, welche über den D._____ - und C._____ erschlossen werden, diese Anlässe mit ihren Motorwagen und -rädern anzufahren wünschen. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass sie sich aufgrund der streitgegenständlichen Verkehrsbeschränkung – genauso wie bei Einholung einer Fahrbewilligung – veranlasst sehen könnten, die Veranstaltung nicht zu besuchen, wodurch die Rebbäuerinnen bzw. Winzer möglicherweise einer Verkaufsmöglichkeit verlustig gingen. Allerdings ist dies bereits insoweit zu relativieren, als diese Argumentation auf Annahmen beruht, welche vom Beschwerdeführer nicht näher substantiiert worden sind. Auch könnte bei der Bekanntmachung der Anlässe auf die angeordnete Verkehrsbeschränkung bzw. gegebenenfalls auf das Einholen einer Fahrbewilligung hingewiesen und alternative Anreisemöglichkeiten aufgezeigt werden (vgl. hierzu:

12 / 13 <https://www.astra.admin.ch/astra/G._____>, besucht am 10. April 2025). Dabei fällt ins Gewicht, dass nördlich vom D._____ - und C._____ der Dorfeingang liegt und sich südlich davon eine Industriezone befindet. Diesbezüglich weist die Beschwerdegegnerin denn auch in ihrer Vernehmlassung im Verfahren VR1 25 5 in einer Abbildung öffentliche Parkplätze in der Nähe der H._____ aus (vgl. act. A.2 S. 10 im Verfahren VR1 25 5). Insofern kann es den Besucherinnen und Besuchern von Anlässen in den Rebbergen auch zugemutet werden, die Veranstaltungen zu Fuss zu besuchen. Mithin wiegen die möglichen, vom Beschwerdeführer geltend gemachten Einschränkungen nicht schwer. 8.3.7. Demgegenüber besteht an der Verhinderung von Ausweichverkehr bzw. von unnötigen Fahrten auf dem D._____ - und C._____ zum Schutz des Naherholungsgebiets ein gewichtiges öffentliches Interesse. Die mit dem angeordneten Verbot für Motorwagen und -räder einhergehenden (möglichen) Einschränkungen vermögen dagegen nicht aufzukommen. Insbesondere wird den Mitgliedern des Beschwerdeführers aufgrund der Zusatztafel, welche land- und forstwirtschaftliche Fahrten auch von Mitarbeitenden erlaubt, die Bewirtschaftung der Rebberge nicht erschwert. Insgesamt ist somit zu schliessen, dass sich das von der Beschwerdegegnerin angeordnete Verbot für Motorwagen und Motorräder mit der Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" auf dem D._____ - und C._____ als rechtmässig erweist. Die Beschwerde ist daher abzuweisen. 9.1. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten gestützt auf Art. 73 Abs. 1 VRG von der unterliegenden Partei zu tragen. Die Staatsgebühr wird vorliegend auf CHF 1'000.00 festgesetzt (vgl. Art. 75 Abs. 2 VRG). Diese ist zusammen mit den Kanzleiauslagen dem Beschwerdeführer aufzuerlegen. 9.2. Bund, Kanton und Gemeinden sowie mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betrauten Organisationen wird in der Regel keine Parteientschädigung zugesprochen, wenn sie in ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegen (Art. 78 Abs. 2 VRG). Davon abzuweichen besteht vorliegend kein Anlass.

13 / 13 Es wird erkannt:

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