

# GR\_GERICHTE VR1 2025 5 vom 15. April 2025

GR Gerichte, 2025-04-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr\\_gerichte\\_VR1\\_2025\\_5](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_VR1_2025_5)

FR: GR\_GERICHTE VR1 2025 5 du 15 avril 2025

IT: GR\_GERICHTE VR1 2025 5 del 15 aprile 2025

## Regeste

Verkehrsbeschränkung | Strassenrecht

## Erwägungen

### E. 1

Die vorliegende Beschwerde richtet sich gegen den Beschluss des Gemeindevorstands M.\_\_\_\_\_ vom 2. Dezember 2024, publiziert am 20. Dezember 2024, betreffend Verkehrsbeschränkung auf dem O.\_\_\_\_\_ - und N.\_\_\_\_\_ in M.\_\_\_\_\_. Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. a VRG (BR 370.100) beurteilt das Obergericht Beschwerden gegen Entscheide von Gemeinden, soweit diese nicht bei einer anderen Instanz angefochten werden können oder nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind. Die vorliegend angefochtene Verkehrsordnung erging gestützt auf Art. 7 Abs. 1 und Abs. 2 EGzSVG (BR 870.100), weshalb Art. 49 Abs. 1 lit. a VRG zur Anwendung gelangt (und nicht die Ausnahme gemäss Art. 20 EGzSVG). Folglich ist das Obergericht des Kantons Graubünden sachlich und örtlich zuständig. Als Eigentümerinnen bzw. Eigentümer und Pächter von Grundstücken, welche an den O.\_\_\_\_\_ - oder den N.\_\_\_\_\_ anstossen bzw. über diese Wege erschlossen werden (vgl. act. B.1 ff.), sind die Beschwerdeführenden gemäss dem hier massgeblichen Art. 50 VRG zur Beschwerde namentlich berechtigt, da sie durch den angefochtenen Entscheid berührt sind und ein schutzwürdiges Interesse an seiner Aufhebung haben. 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.

### E. 2

Streitgegenstand bildet die Frage, ob die von der Beschwerdegegnerin beschlossene Verkehrsbeschränkung auf dem O.\_\_\_\_\_ - und N.\_\_\_\_\_ rechtmässig ist. Daran vorbei zielt namentlich das Vorbringen der Beschwerdeführenden, wonach die Verkehrsbeschränkung nicht aufzeige, wo Besucher der Rebberge parkieren könnten. Dieses ist im vorliegenden Verfahren nicht zu hören.

### E. 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

### E. 6

/ 14 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 M.\_\_\_\_\_ 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://M.\\_\\_\\_\\_\\_](https://M._____). ■ Feuerwehr, Polizei, Gastwirtschaft, besucht am 10. April 2025).

4.2. Das Strassenverkehrsgesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG). Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen; öffentlich sind sie, wenn sie nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Abs. 1 und Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Massgeblich ist dabei nicht, ob die Strasse in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern ob sie tatsächlich dem allgemeinen Verkehr dient. Letzteres trifft zu, wenn sie einem unbestimmten Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benutzung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist (vgl. BGE 104 IV 105 E. 3 und 101 Ia 565 E. 4a; vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_587/2022 vom 19. Dezember 2023 E. 4.1.1, 6B\_384/2020 vom 23. August 2021 E. 1.4.2 und 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 2). Der Strassenbegriff des Strassenverkehrsgesetzes umfasst damit rein tatsächlich dem allgemeinen Verkehr offenstehende Strassen (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). Demnach vermögen die Beschwerdeführenden aus ihrem Einwand, die Beschwerdegegnerin sei nicht zuständig, Verkehrsbeschränkungen auf Strassen im

## **E. 7**

/ 14 Privateigentum, wie dies für einen Teil des O.\_\_\_\_\_ der Fall sei, zu erlassen, nichts zu ihren Gunsten abzuleiten. Denn es steht unbestrittenermassen fest, dass der O.\_\_\_\_\_ effektiv dem allgemeinen Verkehr dient. Mithin war die Beschwerdegegnerin gestützt auf Art. 3 Abs. 2 SVG und Art. 7 Abs. 1 EGzSVG befugt, auf dem O.\_\_\_\_\_ - und N.\_\_\_\_\_ als öffentliche Strassen im Sinne der Strassenverkehrsgesetzgebung, unabhängig von der jeweiligen Eigentümerschaft, Verkehrsbeschränkungen zu verfügen (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_587/2022 vom 19. Dezember 2023 E. 4.1.2 und 2A.194/2006 vom 3. November 2006 E. 5.2).

4.3. 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 19. Dezember 2023 E. 4.2 und BELSER, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2014, Art. 3 N. 40 f.). 4.4. 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. Die Beschwerdeführenden bringen vor, die streitgegenständliche Verkehrsbeschränkung stelle einen Eingriff in die verfassungsmässig garantierte Handels- und Gewerbefreiheit dar. 6. 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

#### **E. 8**

Soweit die Beschwerdeführenden bemängeln, es fehle an einem öffentlichen Interesse, da die Verkehrsbeschränkung anfänglich nicht begründet worden sei, vermag ihr Einwand nicht zu verfangen. Denn so machte die Beschwerdegegnerin bereits am 18. Oktober 2024 im Bezirksamtsblatt der Regionen P.\_\_\_\_\_ und Q.\_\_\_\_\_ öffentlich bekannt, 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. C.3; siehe auch die Einwendungen der Beschwerdeführenden vom 9. November 2024 [act. C.4]). Weshalb diese Gründe – wie die Beschwerdeführenden vorbringen – nicht nachvollziehbar sein sollen bzw. es sich um eine konzeptlose und undurchdachte Verkehrsmassnahme handeln soll, leuchtet nicht ein. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden auch der R.\_\_\_\_\_ von der streitgegenständlichen Verkehrsbeschränkung betroffen ist, zumal das Fahrverbotssignal mit der Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" – wie die Beschwerdegegnerin festhält – bei der Abzweigung in den R.\_\_\_\_\_ und nicht erst bei jener in den O.\_\_\_\_\_ stehen wird (vgl. act. A.2 S. 9 mit entsprechender Abbildung; siehe auch act. A.2 S. 3 f. mit entsprechender Abbildung und [https://geogr.S.\\_\\_\\_\\_\\_/](https://geogr.S._____/) ■ Koordinatenabfrage, besucht am 10. April 2025). Insofern handelt es sich bei den von der Beschwerdegegnerin angestrebten Zielen um zulässige öffentliche Interessen. Dass es in M.\_\_\_\_\_ genügend

#### **E. 9**

/ 14 Naherholungsgebiete geben soll, tut dem entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden keinen Abbruch und wird von ihnen auch nicht näher dargelegt. Vielmehr betonte die Beschwerdegegnerin in ihrer Stellungnahme vom 17. Dezember 2024 zu den Einwendungen, dass es sich bei den vorliegenden Weinbergen um ein Naherholungsgebiet handle (vgl. act. B.16 und act. C.8). Zu prüfen bleibt die Verhältnismässigkeit.

#### **E. 9.1**

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 (vgl. BGE 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 O.\_\_\_\_\_ - und N.\_\_\_\_\_ zu verhindern bzw. zu verringern, leuchtet ohne Weiteres ein und bedarf keiner Weiterungen. 9.2.1. 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 – 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). 9.2.2. Die Beschwerdeführenden wenden in diesem Zusammenhang ein, dass sich Fussgänger auf dem O.\_\_\_\_\_ - und N.\_\_\_\_\_ bei einem Verbot für motorisierte Fahrzeuge in falscher Sicherheit wiegen und kein Verständnis dafür aufbringen würden, wenn die Bewirtschafter sowie deren Helfer insbesondere während der Vegetationszeit die Wege häufig motorisiert befahren würden. Viel sinnvoller wäre daher eine Limitierung der Fahrgeschwindigkeit für jegliche Fahrzeuge (inklusive E- Bikes), insbesondere auf dem N.\_\_\_\_\_ (vgl. act. A.1 S. 5). Dem hielt allerdings bereits die Beschwerdegegnerin in ihrer Stellungnahme vom 17. Dezember 2024 zu Recht relativierend entgegen, dass die Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" das Befahren des O.\_\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_\_ für ebensolche Fahren erlaube und daher auch die Fussgänger mit solchem Verkehr rechnen müssten (vgl. act. B.16 und act. C.8). Zudem ist bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung für jegliche Fahrzeuge nicht ersichtlich, dass sie die

## **E. 10**

/ 14 im öffentlichen Interesse liegenden Ziele, das unnötige Befahren sowie den Ausweichverkehr zu unterbinden und damit das Naherholungsgebiet zu schützen, erreichen würde. Denn der O.\_\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_\_ könnten diesfalls von allen Fahrzeugen befahren werden, wenn auch nur mit einer gewissen Geschwindigkeit. Mithin fällt die vorgeschlagene Massnahmenalternative als ungeeignet ausser Betracht, da sie eine geringere Zwecktauglichkeit als die von der Beschwerdegegnerin ins Auge gefasste Vorkehrung aufweist (vgl. BGE 144 II 16 E. 5.3 und 129 I 35 E. 10.2; vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_583/2021 vom 31. August 2023 E. 6.2). Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass es sich gemäss generellem Erschliessungsplan beim O.\_\_\_\_\_ um einen Mountainbikeweg und beim N.\_\_\_\_\_ um einen Radweg handelt (vgl. <[https://geogr.S.\\_\\_\\_\\_\\_/viewer/geogr/](https://geogr.S._____/viewer/geogr/)>, besucht am 10. April 2025). 9.3.1. 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 20. Februar 2024 E. 4.2). Das vernünftige Verhältnis zwischen Eingriffszweck und Eingriffswirkung setzt im Rahmen der Zumutbarkeit eine wertende Interessenabwägung vor-aus (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 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). 9.3.2. Wie die Beschwerdeführenden zu Recht vorbringen, erlaubt die streitgegenständliche Verkehrsbeschränkung aufgrund der Zusatztafel "Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet" Fahrten im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung von Rebbergen und Wald, was neben den Bewirtschafterinnen und Bewirtschaftern auch für deren Helferinnen und Helfer gilt. Beachtlich ist allerdings ihr Vorbringen, dass in den Rebbergen Degustationsanlässe, Besichtigungen und Führungen stattfänden, welche von Personen mit Motorwagen und -rädern mitunter spontan besucht würden, um sich zu informieren und Einkäufe zu tätigen. 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

#### **E. 10.1**

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 je zu einem Zwölftel den Beschwerdeführenden, welche untereinander solidarisch haften, aufzuerlegen (vgl. Art. 72 Abs. 2 und Art. 73 Abs. 2 VRG).

#### **E. 10.2**

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.

#### **E. 11**

/ 14 stattfänden (vgl. act. B.16 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.2 S. 12 f.). Die Beschwerdeführenden befürchteten allerdings, dass eine Bewilligung der Gemeinde bei spontanen Besuchen nicht mehr rechtzeitig erhältlich gemacht werden könnte. 9.3.3. 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. 9.3.4. 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://M.\\_\\_\\_\\_.ch/gesetze-und-verordnungen/](https://M.____.ch/gesetze-und-verordnungen/) ■ Land- und Forstwirtschaft, 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://M.\\_\\_\\_\\_.ch/gesetze-und-verordnungen/](https://M.____.ch/gesetze-und-verordnungen/)> ■ Hochbau und Verkehrsanlagen, 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

## **E. 12**

/ 14 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. 9.3.5. Zwar ist mit den Beschwerdeführenden davon auszugehen, dass gewisse Kundinnen und Kunden von Veranstaltungen in den Rebbbergen, welche über den O.\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_ erschlossen werden, diese Anlässe mit ihren Motorwagen und -rädern anzufahren wünschen. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass sie sich aufgrund der streitgegenständlichen Verkehrsbeschränkung veranlasst sehen könnten, der Veranstaltung fern zu bleiben, wodurch die Rebbäuerinnen bzw. Winzer möglicherweise einer Verkaufsmöglichkeit verlustig gingen. Gleiches ergäbe sich, wenn eine Fahrbewilligung bei spontanen Besuchen solcher Veranstaltungen nicht mehr rechtzeitig erhältlich gemacht werden könnte. Allerdings ist dies bereits insoweit zu relativieren, als diese Argumentation auf Annahmen beruht, welche von den Beschwerdeführenden 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: <[https://www.astra.T.\\_\\_\\_\\_](https://www.astra.T.____)>, besucht am 10. April 2025). Dabei fällt ins Gewicht, dass nördlich vom O.\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_ der Dorfeingang liegt und sich südlich davon eine Industriezone befindet. Diesbezüglich weist die Beschwerdegegnerin denn auch in ihrer Vernehmlassung in einer Abbildung öffentliche Parkplätze in der Nähe der Kantonsstrasse aus (vgl. act. A.2 S. 10). Insofern kann es den Besucherinnen und Besuchern von Anlässen in den Rebbbergen auch zugemutet werden, die Veranstaltungen zu Fuss zu besuchen. Mithin wiegen die möglichen, von den Beschwerdeführenden geltend gemachten Einschränkungen nicht schwer. 9.3.6. Demgegenüber besteht an der Verhinderung von Ausweichverkehr bzw. von unnötigen Fahrten auf dem O.\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_ 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 der Eigentümerschaft sowie den Winzern aufgrund der Zusatztafel, welche land- und forstwirtschaftliche Fahrten auch von Mitarbeitenden erlaubt, die Bewirtschaftung der Rebberge nicht erschwert. Vor diesem

Hintergrund kann auf den beantragten

**E. 13**

/ 14 Augenschein verzichtet werden, zumal das streitberufene Gericht aufgrund der bereits abgenommenen Beweise seine Überzeugung gebildet hat und annehmen darf, dass diese Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde (vgl. BGE 144 II 427 E. 3.1.3, 141 I 60 E. 3.3, 136 I 229 E. 5.3 und 134 I 140 E. 5.3). 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 O.\_\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_\_ als rechtmässig erweist. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

**E. 14**

/ 14 Es wird erkannt:

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