Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
2A.23/2006 /leb
2A.26/2006

Urteil vom 23. Mai 2006
II. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, Präsident,
Bundesrichter Hungerbühler, Müller,
Gerichtsschreiber Moser.

Parteien
2A.23/2006
A._____ AG,
Beschwerdeführerin 1, vertreten durch
Fürsprecher Dr. Peter Hollinger,

2A.26/2006
B._____ AG,
Beschwerdeführerin 2, vertreten durch
Fürsprecher Michel Stavro,

gegen

Einwohnergemeinde Grindelwald, handelnd durch
den Gemeinderat, vertreten durch Fürsprecher Andreas Hubacher,
Regierungsstatthalter von Interlaken, Schloss 1, Postfach 276, 3800 Interlaken,
Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Verwaltungsrechtliche Abteilung, Speichergasse 12,
3011 Bern.

Gegenstand
Verkehrsmassnahmen; Verbot für Gesellschaftswagen,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern, Verwaltungsrechtliche Abteilung, vom 30. November 2005.

Sachverhalt:
A.
Am 31. August 2004 erliess der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Grindelwald, nachdem er zuvor einen entsprechenden zweimonatigen "Verkehrsversuch" durchgeführt hatte, als lokale Verkehrsmassnahme ab "Verzweigung Dorfstrasse/Endweg bis Verzweigung Dorfstrasse/ Graben" ein "Verbot für Gesellschaftswagen" unter Ausnahme des Ortsbusses sowie der "Zufahrt zu Hotels und Bergbahnen".

Mit Verfügung vom 14. Dezember 2004 stimmte das (nach damaligem Recht dafür zuständige) Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern der erwähnten Verkehrsmassnahme zu.
B.
Im Anschluss an die Publikation legten unter anderem die A._____ AG und die B._____ AG Beschwerde gegen die erwähnte Verkehrsanordnung ein. Die A._____ AG ist Eigentümerin eines Hotels mit zugehörigem (fremdverpachtetem) Restaurant und einem (von ihr selbst betriebenen) Bijouterie-Geschäft, die

B._____ AG Eigentümerin und Betreiberin eines Hotels mit Restaurationsbetrieb; beide Liegenschaften liegen im Wirkungsbereich des streitigen Teilfahrverbots. Mit Entscheid vom 6. Mai 2005 wies der Regierungsstatthalter von Interlaken die Beschwerden ab.

Die dagegen seitens der A._____ AG sowie der B._____ AG eingereichten kantonalen Verwaltungsgerichtsbeschwerden wies das Verwaltungsgericht des Kantons Bern (Verwaltungsrechtliche Abteilung), nachdem es die beiden Verfahren vereinigt hatte, mit Urteil vom 30. November 2005 ab.
C.
Mit separaten Eingaben vom 16. bzw. 17. Januar 2006 erheben die A._____ AG (Verfahren 2A.23/2006) und die B._____ AG (Verfahren 2A.26/2006) beim Bundesgericht je Verwaltungsgerichtsbeschwerde, mit der sie um Aufhebung des Urteils des Verwaltungsgerichts vom 30. November 2005 sowie der von der Einwohnergemeinde Grindelwald am 31. August 2004 beschlossenen Verkehrsanordnung (Verbot für Gesellschaftswagen) ersuchen. Eventualiter beantragt die B._____ AG, die Ausnahmen des Verbotes mit "Zufahrt zu Restaurants gestattet" zu ergänzen; subeventualiter ersucht sie darum, das Verbot "auf die Zeit von jeweils 01.07. bis 31.08. zu beschränken" und die Zufahrt zu den Restaurants "täglich von 11.00 bis 14.30 Uhr und 17.00 bis 22.30 Uhr" zu gestatten bzw. (subsubeventualiter) das Verbot "jeweils auf die Zeit vom 01.07. bis 31.08. zu beschränken".

Die Einwohnergemeinde .Grindelwald, das Verwaltungsgericht des Kantons Bern (Verwaltungsrechtliche Abteilung) sowie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) schliessen in beiden Verfahren je auf Abweisung der Beschwerden. Der Regierungsstatthalter von Interlaken verzichtet auf eine Vernehmlassung zu den Beschwerden unter Hinweis darauf, dass er vollumfänglich an seinem Entscheid vom 6. Mai 2005 festhalte.
D.
Dem von beiden Beschwerdeführerinnen gestellten Gesuch um aufschiebende Wirkung wurde mit Verfügungen des Abteilungspräsidenten vom 15. Februar 2006 entsprochen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
Da sich die beiden Beschwerden gegen den gleichen, bereits auf einer Vereinigung der kantonalen Verfahren beruhenden Entscheid des Verwaltungsgerichts richten und weitgehend die gleichen Rügen erhoben werden, rechtfertigt es sich, die beiden Verfahren (2A.23/2006 sowie 2A.26/2006) zu vereinigen und durch ein einziges Urteil darüber zu befinden.
2.
2.1 Bei der vorliegend streitigen verkehrsbeschränkenden Massnahme handelt es sich um ein sog. Teilfahrverbot, welches den Verkehr bloss für bestimmte Fahrzeugarten verbietet (vgl. Art. 19 Abs. 1 lit. e der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Das Verbot gilt für Gesellschaftswagen, worunter schwere Motorwagen für Personentransporte mit mehr als neun Sitzplätzen (Art. 1 Abs. 9 SSV in Verbindung mit Art. 11 Abs. 2 lit. d der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS, SR 741.41]) bzw. umgangssprachlich namentlich Autobusse und Reisecars zu verstehen sind. Bleibt der vom Verbot betroffene Strassenabschnitt demzufolge für alle übrigen Kategorien von Strassenbenützern bzw. namentlich den motorisierten Individualverkehr geöffnet, kann vorliegend nicht von einem als Ausfluss der ursprünglichen kantonalen Strassenhoheit erscheinenden sog. Totalfahrverbot im Sinne von Art. 3 Abs. 3 SVG gesprochen werden, gegen welches letztinstanzlich nur die staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht ergriffen werden kann (vgl. zu derartigen Fällen die Urteile des Bundesgerichts 2P.109/1994 vom 14. Oktober 1994, publ. in: ZBl 96/1995 S. 508 ff., E. 2a mit Hinweisen, sowie
2P.458/1995 vom 13. Mai 1997, publ. in: ZBl 99/1998 S. 379 ff., E. 1a). Vielmehr handelt es sich bei der angefochtenen Massnahme um eine sog. funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG, welche der Herrschaft des Strassenverkehrsgesetzes untersteht, sich infolgedessen auf Bundesrecht stützt und seit der Aufhebung des Ausschlussgrundes von Art. 100 Abs. 1 lit. l Ziff. 1 OG mit Wirkung ab 1. Januar 2003 gemäss Art. 3 Abs. 4 Satz 3 SVG (in der Fassung vom 14. Dezember 2001; AS 2002 S. 2767) nicht mehr mit Beschwerde an den Bundesrat, sondern mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden kann (vgl. Urteil 2A.387/2003 vom 1. März 2004, E. 1.1).
2.2 Gemäss Art. 103 lit. a OG ist zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat. Vorliegend

kann offen bleiben, ob es - wie gemäss bisheriger, vom Bundesrat als Beschwerdeinstanz entwickelter Rechtsprechung - für die Legitimation genügt, wenn ein Verkehrsteilnehmer die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützt, oder ob - im Sinne einer Verschärfung dieser Praxis - verlangt wird, dass der Beschwerdeführer auf das Befahren des betreffenden Strassenabschnitts angewiesen ist (vgl. die entsprechende Gegenüberstellung im Urteil 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004, publ. in Pra 2004 Nr. 157 S. 894 ff., E. 2.2/2.3 unter Hinweis auf die bundesrätliche Praxis, wobei das Bundesgericht die Frage im Ergebnis ebenfalls offen liess). Die erwähnte Differenzierung mag eine Rolle spielen, wenn sich eine Person in ihrer Eigenschaft als einfacher Strassenbenützer gegen eine lokale Verkehrsregelungsmassnahme zur Wehr setzt; anders liegen die Dinge, wenn ein Einsprecher hievon in seiner Stellung als Anstösser betroffen ist. Mit Urteil 2P.109/1994 vom 14. Oktober 1994 (publ. in ZBl 96/1995 S. 508 ff.) hat das
Bundesgericht in Änderung einer langjährigen Praxis entschieden, dass sich ein Gewerbetreibender unter Berufung auf die Wirtschaftsfreiheit gegen ein Fahrverbot wehren kann, welches seiner Kundschaft verunmöglicht oder übermässig erschwert, über öffentliche Strassen zu seinem Betrieb zu gelangen (E. 3c des genannten Entscheids).
Die vorliegend streitige Verkehrsmassnahme hat zur Folge, dass auf den damit belegten Strassenabschnitten keine (privaten) Gesellschaftswagen verkehren dürfen, um Touristen zu Restaurants oder zu Verkaufsgeschäften zu transportieren. Als Besitzerinnen und Betreiberinnen eines im Bereich der fraglichen lokalen Verkehrsanordnung gelegenen Restaurants bzw. Bijouterie-Geschäfts, deren Kundschaft zu einem erheblichen Teil mit den vom Fahrverbot erfassten Autobussen und Reisecars anreist, sind die Beschwerdeführerinnen in schützenswerten eigenen Interessen betroffen und damit zur Beschwerde legitimiert.

Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerden ist einzutreten.
2.3 Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann vorliegend die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 104 lit. a und b OG), nicht jedoch die Unangemessenheit des angefochtenen Entscheids (vgl. Art. 104 lit. c OG) gerügt werden. Hat - wie hier - eine richterliche Behörde als Vorinstanz entschieden, ist das Bundesgericht an deren Sachverhaltsfeststellung gebunden, sofern diese nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen erfolgt ist (Art. 105 Abs. 2 OG).
3.
3.1 Funktionelle Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG können 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; aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Kantone können dabei all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem (in Art. 107 Abs. 5 SSV zum Ausdruck gebrachten) Grundsatz von Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (vgl. Urteil 2A.387/2003 vom 1. März 2004, E. 2.1).
3.2 Ob eine gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnete Verkehrsmassnahme im öffentlichen Interesse liegt und dem Gebot der Verhältnismässigkeit entspricht, prüft das Bundesgericht an sich mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen Behörden besser kennen und überblicken als das Bundesgericht (Urteil 2A.387/2003 vom 1. März 2004, E. 3.1 mit Hinweisen; ähnlich bereits der Bundesrat in seiner Rechtsprechung zu Art. 3 Abs. 4 SVG: vgl. etwa VPB 58/1994 Nr. 43 E. 3b in fine). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache, liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen des Richters ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen
oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (vgl. Urteile 2P.109/1994 vom 14. Oktober 1994, publ. in: ZBl 96/1995 S. 508 ff., E. 5a; 2P.212/1996 vom 21. Oktober 1997, E. 2a).

4.
4.1 Das Verwaltungsgericht prüfte die Zulässigkeit der angefochtenen Verkehrsmassnahme unter dem Aspekt der als verletzt angerufenen Wirtschaftsfreiheit. Die Beschwerdeführerinnen hatten diesbezüglich geltend gemacht, die mit Gesellschaftswagen anreisenden Personengruppen könnten wegen des Teilfahrverbots nicht mehr bis in unmittelbare Nähe ihrer Betriebe (Bijouterie-Geschäft bzw. Restaurant) befördert werden und frequentierten diese daher in weit geringerem Umfange, was zu erheblichen Umsatzeinbussen führe. Das Verwaltungsgericht erachtete die öffentlichen Interessen an der erwähnten, auf der gesetzlichen Grundlage von Art. 3 Abs. 2 und 4 SVG erlassenen Massnahme als ausgewiesen, wobei es auf die Verkehrsprobleme Bezug nahm, welche seit Jahren vornehmlich in der Hochsaison auf dem vom Verbot betroffenen Strassenabschnitt in Grindelwald aufträten (Strassenlärm und Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr, ungenügende Sicherheit der Fussgänger, Verkehrsstockungen und Beeinträchtigung der Fussgängerzirkulation u.a. durch das Ein- und Aussteigen von Carreisenden). Alsdann verweist das angefochtene Urteil auf die Feststellung im unterinstanzlichen Entscheid des Regierungsstatthalters, wonach sich die durch den Verkehrsversuch
vom 1. Juli bis 31. August 2004 bewirkte Verringerung des Busverkehrs wohltuend auf die Lebensqualität im Dorfkern ausgewirkt habe. Einer von der Gemeinde im Juli 2004 durchgeführten Zählung lasse sich überdies entnehmen, dass im Dorf eine erhebliche Anzahl (nicht öffentlicher) Busse unterwegs seien, wobei angesichts der Erschliessungssituation im Zentrum davon auszugehen sei, dass ein Grossteil dieser Busse die vom Verbot erfassten Abschnitte benutzt habe. Die streitige Massnahme begrenze den Lärm und die Luftverunreinigung im betreffenden Bereich des Dorfes, trage zudem zur Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum bei und stehe im Einklang mit dem Konzept der Gemeinde, die Attraktivität der Strasse - insbesondere für Touristen - zu steigern, was zulässige Gründe für die Anordnung einer funktionellen Verkehrsbeschränkung seien. Der der Gemeinde in diesem Zusammenhang zukommende Ermessensspielraum sei zu respektieren. Schliesslich erweise sich die streitige Massnahme auch als verhältnismässig; sie sei sowohl geeignet, die angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Ziele zu erreichen, als auch erforderlich. In einem international bekannten Fremdenverkehrsort, welcher das ganze Jahr über von Touristen besucht werde, erweise sich
eine Beschränkung des Verbots auf den Zeitraum vom 1. Juli bis 31. August oder auf bestimmte Tageszeiten als ungenügend. Zwar wäre nach Meinung des Gerichts eine Differenzierung zwischen Winter- und Sommersaison möglich gewesen, jedoch angesichts der sowohl im Sommer als auch im Winter auftretenden Spitzenbelastungen unter dem Gesichtswinkel des Verhältnismässigkeitsgebots nicht zwingend. Was die Zumutbarkeit der Massnahme angehe, sei festzuhalten, dass sie nur für Gesellschaftswagen gelte und diesen die Zufahrt zu den Hotels weiterhin gestattet sei. Das Verbot wirke sich jedoch nachteilig auf die in seinem Wirkungsbereich liegenden Restaurants und Geschäfte aus; insofern seien die Beschwerdeführerinnen mit einer gewissen Härte von der Verkehrsanordnung betroffen. Sie hätten es jedoch unterlassen, die geltend gemachte massive Schädigung in wirtschaftlichen Interessen anhand von Umsatzzahlen zu belegen, weshalb an der Einschätzung im früheren Urteil des Verwaltungsgerichts vom 16. August 2004 (betreffend den vorausgegangenen Verkehrsversuch) festzuhalten sei, wonach es der Kundschaft zuzumuten sei, einen Fussweg von wenigen Minuten in Kauf zu nehmen. Nach allgemeiner Lebenserfahrung sei nicht anzunehmen sei, dass das Verbot
dramatische Auswirkungen (auf die Umsatzzahlen) haben werde. Die privaten Interessen der Beschwerdeführerinnen vermöchten das öffentliche Interesse an der Anordnung der Gemeinde nicht zu überwiegen.
4.2 Die Beschwerdeführerinnen rügen eine offensichtlich unrichtige Feststellung des massgebenden Sachverhalts sowie eine Verletzung des rechtlichen Gehörs (Art. 105 Abs. 2 OG und Art. 29 BV), welche sie einmal darin erblicken, dass der der streitigen Anordnung zugrunde liegende Verkehrsversuch nicht ausgewertet worden sein soll. Die von der Gemeinde - während des Verkehrsversuches - durchgeführte Erhebung über die Anzahl der im Dorf verkehrenden Busse gebe keine Auskunft darüber, wie viele dieser Fahrzeuge überhaupt auf der von der fraglichen Anordnung betroffenen Strecke gefahren seien bzw. ob diese Busse Gäste zu Ladengeschäften transportiert hätten. Es fehle zudem der Nachweis, dass die Verkehrsanordnung tatsächlich eine Verbesserung der Verkehrssituation für die Allgemeinheit bringe. Über die entsprechenden Behauptungen sei nicht Beweis geführt worden. Auch habe es das Verwaltungsgericht abgelehnt, wie von der Beschwerdeführerin 2 beantragt, einen Augenschein durchzuführen.

Im Weiteren bestreiten die Beschwerdeführerinnen das Vorliegen eines öffentlichen Interesses an einem Teilfahrverbot für private Gesellschaftswagen, welche Gruppenreisende zu Ladengeschäften und Restaurants beförderten. Derartige Personentransporte seien im Gesamtzusammenhang quantitativ zu vernachlässigen bzw.

nicht als "besondere Störer" zu betrachten. Was die Verhältnismässigkeit der fraglichen Anordnung betreffe, so bringe ein derart selektives Verbot im Vergleich zum Schaden, den es wirtschaftlich bei den betroffenen, auf die Zufahrt von Gruppenreisenden mit Gesellschaftswagen angewiesenen Betrieben anrichte, viel zu wenig an angeblicher Verbesserung der Lebensqualität. Nach Ansicht der Beschwerdeführerin 2 könnten die angestrebten Ziele nötigenfalls auch mit einem auf die Hauptsaison (Juli/August) oder einem tageszeitlich begrenzten Teilfahrverbot für private Gesellschaftswagen erreicht werden. Unter dem Gesichtswinkel des Rechtsgleichheitsgebots und des Willkürverbots zu beanstanden seien im Übrigen die vorgesehenen Ausnahmeregelungen vom Teilfahrverbot. Nicht haltbar sei insbesondere die Privilegierung der Bergbahnen.
4.3 Dass der vom vorliegend streitigen Teilfahrverbot betroffene Abschnitt der Dorfstrasse durch den motorisierten Verkehr starken Beeinträchtigungen ausgesetzt ist, unter denen neben den Anwohnern namentlich die (touristischen) Fussgänger zu leiden haben, wird im Grundsatz auch von den Beschwerdeführerinnen nicht ernsthaft in Abrede gestellt. Die zuständigen kantonalen Behörden waren damit gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG befugt und gehalten, geeignete Abwehrmassnahmen zu treffen. Das für Gesellschaftswagen - mit gewissen Ausnahmen - statuierte Fahrverbot ist grundsätzlich geeignet, die Lärm- und Abgassituation zu verbessern und die Verkehrsströme (sowohl beim motorisierten Verkehr wie auch bei den Fussgängern) zu verflüssigen. Auch wenn - wie die Beschwerdeführerinnen vorbringen und vom Verwaltungsgericht eingeräumt wird - keine genauen zahlenmässigen Erhebungen vorliegen und insbesondere die öffentlichen Busse vom Verbot ausgenommen bleiben bzw. den privaten Bussen die Zufahrt zu den Hotels und Bergbahnen weiterhin erlaubt ist, steht aufgrund des durchgeführten Versuches doch ausser Frage, dass die verfügte Massnahme während der betreffenden Zeit eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation bewirkte und gemäss Feststellung
der lokalen Behörde von der Bevölkerung gut aufgenommen wurde. Dass hierüber kein förmlicher Beweis erhoben wurde, lässt diese der angefochtenen Verkehrsanordnung zugrunde liegende Annahme entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen nicht als unhaltbar erscheinen. Das Verwaltungsgericht durfte sodann zulässigerweise annehmen, die aufgeworfenen Fragen liessen sich bereits aufgrund der bei den Akten liegenden Unterlagen beurteilen, und daher auf einen Augenschein bzw. auf die Befragung von Personen verzichten.

Da in Grindelwald sowohl im Sommer wie auch im Winter Spitzenbelastungen des Verkehrs auftreten und die Gemeinde das ganze Jahr von zahlreichen Touristen besucht wird, drängt sich eine unterschiedliche Regelung nach Jahreszeiten oder nach Haupt- und Nebensaison nicht zwingend auf, ebenso wenig die von der Beschwerdeführerin 2 (eventualiter) beantragte Beschränkung des Verbots auf bestimmte tägliche Sperrzeiten. Es ist des Weiteren entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen auch nicht willkürlich, Gesellschaftswagen anders zu behandeln als den übrigen motorisierten Verkehr. Dies zum einen deshalb, weil sie regelmässig starken Lärm sowie störende und gesundheitsgefährdende (Diesel-)Abgase entwickeln, was namentlich in einem Bergkurort als unerwünscht empfunden wird. Zum andern nimmt diese in einem Fremdenverkehrsort üblicherweise in gehäufter Anzahl verkehrende Fahrzeugart im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsmitteln aufgrund seiner Abmessungen deutlich mehr Strassenfläche in Anspruch, und das Ein- und Aussteigen der Passagiere macht längere Halte erforderlich, was bei einem viel befahrenen Strassenstück wie der vorliegend von der Gemeinde als eigentliches "Nadelöhr" bezeichneten Dorfstrasse zu beträchtlichen
Verkehrsproblemen führen kann. Diese können eine entsprechende (Sonder-)Regelung als gerechtfertigt oder gar unumgänglich erscheinen lassen. Dass die Busse des öffentlichen Verkehrs dem Fahrverbot nicht unterworfen sind, lässt sich ebenfalls sachlich begründen. Sie stehen Einheimischen und Touristen gleichermassen zur Benützung offen, erweisen sich für die per Bahn Angereisten unter Umständen als unabdingbares (Anschluss-)Transportmittel und lassen ausserdem nur an den dafür vorgesehenen markierten Haltestellen Fahrgäste ein- und aussteigen. Es kann auch nicht von einer unzulässigen Differenzierung gesprochen werden, wenn Gesellschaftswagen, welche Fahrten zu Hotels oder zu den Bergbahnen ausführen, vom Verbot ausgenommen sind, da die transportierten Gäste in diesen Fällen regelmässig mehr oder weniger schweres Gepäck oder Ski- bzw. Sportausrüstungen bei sich haben. Bei Gesellschaftswagen mit Personen, welche lediglich Restaurants oder Ladengeschäfte besuchen wollen, ist dies nicht oder nicht im gleichen Masse der Fall. Es bedeutet für diesen letzteren Personenkreis, wie die kantonalen Behörden vertretbarerweise annehmen durften, keine zum Vornherein unzumutbare Belastung, wenn sie einige hundert Meter zu Fuss gehen müssen. Das
gilt im Grundsatz auch für die Zugänglichkeit zu den Betrieben der beiden Beschwerdeführerinnen (Bijouterie-Geschäft und Restaurant), bis zu welchen die mit Reisecars ankommenden Kunden nunmehr eine Strecke von 650 m (so die Feststellung des Regierungsstatthalters, auf die sich das Verwaltungsgericht stützte) bzw. von

"über einem Kilometer" (so die Darstellung in der Beschwerde der Beschwerdeführerin 2) zu Fuss zurückzulegen haben. Soweit die Tätigkeit dieser Betriebe hauptsächlich auf organisierte Reisegruppen ausgerichtet ist, welche bisher mit ihren Reisecars jeweils direkt an das betreffende Gebäude herangeführt worden sind, mag die neue Verkehrsregelung für sie zu einer deutlichen Umsatzeinbusse führen. Wenn das Verwaltungsgericht diesem Umstand mangels konkreter Angaben über die zu erwartenden Einbussen aber keine entscheidende Bedeutung beimass, lässt sich dies rechtlich nicht beanstanden, zumal auch andere auf diesen Kundenkreis ausgerichtete Konkurrenzbetriebe in Grindelwald der gleichen Einschränkung unterworfen sind. Es bleibt den betroffenen Geschäften im Übrigen unbenommen, für mit Reisecars ankommende Kundschaft mit Gehschwierigkeiten nötigenfalls eine anderweitige motorisierte Transportgelegenheit (z.B. mit
Kleinbussen) zu organisieren. Der Wegfall der direkten Zufahrtsmöglichkeit mit Reisecars trifft die Beschwerdeführerinnen zwar in ihrer Wirtschaftsfreiheit, welche auch durch Erschwerung oder Verhinderung der Zufahrt zu einem Betrieb beeinträchtigt werden kann (vgl. oben E. 2.2), doch sind die Voraussetzungen für einen solchen Eingriff vorliegend erfüllt; die Massnahme findet in Art. 3 Abs. 4 SVG eine genügende gesetzliche Grundlage, dient einem - von der genannten Bestimmung ausdrücklich vorgesehenen - öffentlichen Interesse (namentlich dem Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung) und erscheint, auch wenn ihre Ausgestaltung aus Sicht der Beschwerdeführerinnen gewisse Fragen aufwerfen mag, als verhältnismässig und im Rahmen des der lokalen Behörde belassenen Spielraumes liegend.
4.4 Schliesslich kann auch nicht von einer Verletzung von Treu und Glauben gesprochen werden. Die Beschwerdeführerin 1 macht wohl geltend, sie habe vor der Ersteigerung ihrer Hotelliegenschaft seitens der kommunalen Polizeiabteilung die Zusicherung bekommen, dass die Zufahrt zum Grundstück erhalten bleibe; sie vermag aber das Schreiben, worauf sie sich stützt, nicht vorzuweisen. Die Gemeinde erklärt, dass in ihrem Archiv kein derartiges Schreiben auffindbar sei. Soweit sich die behauptete Zusicherung, wie im angefochtenen Entscheid in Betracht gezogen, allenfalls auf die Zufahrt für den Hotelbetrieb bezogen haben sollte, wäre die Berufung auf den Vertrauensschutz zum Vornherein unbehelflich. Im Übrigen wäre fraglich, ob und wieweit die Gemeinde durch eine derartige allfällige Mitteilung einer Verwaltungsabteilung an der Ergreifung von Verkehrsmassnahmen zum Schutze der Bevölkerung dauerhaft gehindert werden könnte.
5.
Nach dem Gesagten sind die Verwaltungsgerichtsbeschwerden als unbegründet abzuweisen.

Entsprechend dem Ausgang sind die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens je zur Hälfte den Beschwerdeführerinnen aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 153 und 153a OG). Als öffentlichrechtliche Körperschaft hat die obsiegende Einwohnergemeinde Grindelwald grundsätzlich keinen Anspruch auf Parteientschädigung (vgl. Art. 159 Abs. 2 OG). Zwar wird kleineren Gemeinden ohne eigenen Rechtsdienst in Abweichung von dieser Regel eine Entschädigung zugesprochen, wenn sie in komplexeren Angelegenheiten einen Rechtsanwalt mit der Vertretung ihrer Interessen beauftragt haben (vgl. BGE 125 I 182 E. 7 S. 202; Urteil 2P.458/1995 vom 13. Mai 1997, publ. in: ZBl 99/1998 S. 379 ff., E. 6). Angesichts der konkreten Umstände (ausführlich begründeter Entscheid des Berner Verwaltungsgerichts, relativ klare Rechtslage) ist eine derartige Ausnahme im vorliegenden Fall jedoch nicht gerechtfertigt.

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verfahren 2A.23/2006 und 2A.26/2006 werden vereinigt.
2.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerden 2A.23/2006 und 2A.26/2006 werden abgewiesen.
3.
Die Gerichtsgebühr von insgesamt Fr. 4'000.– wird je zur Hälfte, d.h. mit je Fr. 2'000.–, den beiden Beschwerdeführerinnen auferlegt.
4.
Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.
5.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführerinnen, der Einwohnergemeinde Grindelwald, dem Regierungsstatthalter von Interlaken, dem Verwaltungsgericht des Kantons Bern (Verwaltungsrechtliche Abteilung) sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 23. Mai 2006
Im Namen der II. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: