

GR_GERICHTE V 2014 9 vom 24. November 2015

GR Gerichte, 2015-11-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_V_2014_9

FR: GR_GERICHTE V 2014 9 du 24 novembre 2015

IT: GR_GERICHTE V 2014 9 del 24 novembre 2015

Regeste

Reglement Verkehrsregime | abstrakte Normenkontrolle

Erwägungen

E. 1

Das Hotel/Restaurant D._____ liegt in der Gemeinde X._____ (nachfolgend Gemeinde) an der Via D._____. Im Bereich Via B._____/C._____/D._____ bestehen bereits seit längerem Verkehrsbeschränkungen in Form von diversen Fahr- und Parkverboten. Als unterstützende Massnahme zu diesem Fahrverbotsregime und zur Konkretisierung der vom Fahrverbot ausgenommenen Personen erliess der Gemeindevorstand mit Beschluss vom 25. August 2008 ein Reglement, in welchem – nebst anderen Punkten – Anwohner, Lieferanten und bewilligte Fahrten (worunter Besucher der Anwohner, deren Personal und Gäste, Arbeiter und Handwerker sowie Reisebusse mit Spezialbewilligung zu subsumieren sind) vom Fahrverbot ausgenommen werden.

E. 2

Ziff. 3 lit. b). • Die Zufahrt für hoteleigene Shuttles ist zulässig, wobei die Anzahl Shuttles beim Hotel D._____ auf zwei beschränkt wird (Art. 2 Ziff. 3 lit. c). • Taxifahrten für Logiergäste zwischen 09.00 und 17.00 Uhr sind bewilligungspflichtig und erst nach 17.00 Uhr ohne Bewilligung zulässig (Art. 2 Ziff. 3 lit. d).

- 3 -

E. 3

Eventualiter sei die Gemeinde anzuweisen, das Reglement entsprechend anzupassen.

E. 4

Der Beschwerde sei die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, damit das Reglement bis zur rechtskräftigen Beurteilung der darin vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen nicht zur Anwendung gelangt.

E. 5

Mit prozessleitender Verfügung vom 2. Juli 2014 gewährte der Instruktor am Verwaltungsgericht der vorliegenden Beschwerde die vom Beschwerdeführer beantragte aufschiebende Wirkung, nachdem die übrigen Verfahrensparteien hiergegen nichts einzuwenden hatten.

E. 6

In ihrer Vernehmlassung vom 27. August 2014 beantragte die Gemeinde (nachfolgend Beschwerdegegnerin) die kostenfällige Abweisung der Beschwerde. Nach einer

überblicksartigen Darstellung des bestehenden, als nicht effizient genug erachteten Verkehrskonzeptes legte sie dar, inwiefern ein öffentliches Interesse an einer weiterführenden Verkehrsberuhigung bestehe. Das neue Reglement sei hierzu geeignet, zumal es auf die Reduktion der Störeinflüsse statt auf eine generelle Einschränkung abziele und dessen Einhaltung genauestens kontrollierbar sei. Ausserdem sei es erforderlich, da die beabsichtigte Verkehrsberuhigung mit dem geltenden Regime nicht realisiert werden könne, und auch die Verhältnismässigkeit und Notwendigkeit seien gegeben. Demgegenüber stelle das vom Beschwerdeführer postulierte Reglement keine geeignete mildere Massnahme dar. Selbst wenn die Wirtschaftsfreiheit tangiert wäre oder in den Schutzbereich der Eigentumsgarantie eingegriffen würde (was sie bezweifle, zumal es vorliegend nicht um ein Fahrverbot, sondern lediglich um eine Verkehrsbeschränkung gehe), so seien die Voraussetzungen für einen zulässigen Eingriff erfüllt.

- 5 -

E. 7

In seiner Replik vom 29. September 2014 hielt der Beschwerdeführer an seinen Anträgen fest und vertiefte seine bisherige Argumentation. Ergänzend führte er aus, es habe auf seine Beschwerdelegitimation keinen Einfluss, dass er gegen die ursprüngliche Publikation des Reglements im Oktober 2013 keine Einsprache erhoben habe, zumal es sich dabei lediglich um ein Mitwirkungsverfahren gehandelt habe. Zudem habe die Beschwerdegegnerin nicht rechtsgenügend dargelegt und begründet, inwiefern die bisherige Reglementierung nicht zur erhofften Verkehrsberuhigung geführt habe, sich diverse Anstösser beschwert hätten und gerade die Restaurantgäste den angeblichen Mehrverkehr verursachen würden. Insofern sei das öffentliche Interesse an einer weiterführenden Verkehrsbeschränkung sowie die Eignung und Erforderlichkeit des neuen Reglements nicht erstellt, weshalb die Zulässigkeit der Verschärfung zu verneinen sei. Überdies nehme das Reglement nicht nachvollziehbare Differenzierungen (zwischen Tages- und Nachtgästen, Aussenparkplätzen und Parkplätzen in Einstellhallen, hoteleigenen und fremde Shuttles etc.) vor. Hinsichtlich der Erschliessungssituation resp. möglicher alternativer Zugangswege zum Hotel beantragte der Beschwerdeführer zudem die Durchführung eines Augenscheins.

E. 8

Am 21. Oktober 2014 verzichtete der Beschwerdegegner ausdrücklich auf eine weitere Stellungnahme. Am 3. November 2014 hielt die Beschwerdegegnerin duplicando ebenfalls an ihren Anträgen fest. Zwecks Nachweises des seitens des Beschwerdeführers angezweifelten Verkehrsaufkommens gab sie die Ergebnisse von Verkehrszählungen der Gemeindepolizei auf der Via B. _____ für diverse Zeiträume zwischen September 2011 und März 2013 wieder, aus welchen sich einerseits eine steigende Tendenz des Verkehrsaufkommens und andererseits das Ausbleiben der erhofften und mit dem bestehenden Reglement angestrebten Verkehrsberuhigung ergebe. Entgegen der beschwerdeführerischen Vorbringen sei

- 6 - das neue Reglement geeignet, da restriktiver und klarer abgefasst, sowie zumutbar, zumal es sich lediglich auf Mittagsgäste des Restaurants negativ auswirke. Auf die weiteren Ausführungen der Parteien in ihren Rechtsschriften sowie die im Recht liegenden Beweismittel wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen. Das Gericht zieht in Erwägung: 1. a) Gemäss Art. 55 Abs. 2 Ziff. 1 und Abs. 3 der

Verfassung des Kantons Graubünden (KV; BR 110.100) ist das streitberufene Verwaltungsgericht für die Beurteilung von Verfassungsbeschwerden zuständig. Im verfassungsgerichtlichen Verfahren können Gesetze und Verordnungen sowohl unmittelbar (sog. abstrakte Normenkontrolle) als auch im Anwendungsfall (sog. konkrete Normenkontrolle) überprüft werden. In den Art. 57 ff. des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100) werden diese Verfassungsbestimmungen konkretisiert und das Verfahren für die Verfassungsbeschwerde geregelt. Gemäss Art. 57 Abs. 1 lit. a und Abs. 3 VRG beurteilt das Verwaltungsgericht als Verfassungsgericht Beschwerden gegen rechtsetzende Erlasse, soweit kein anderes kantonales Rechtsmittel gegeben ist. Zu einer solchen Beschwerde ist laut Art. 58 Abs. 1 VRG legitimiert, wer durch die Anwendung der angefochtenen Vorschrift in absehbarer Zeit in seinen schutzwürdigen Interessen berührt werden könnte. Dies setzt voraus, dass der Beschwerdeführer durch den Erlass unmittelbar oder virtuell, d.h. mit einer minimalen Wahrscheinlichkeit früher oder später einmal in seinen eigenen schutzwürdigen tatsächlichen Interessen betroffen sein könnte (vgl. PVG 2009 Nr. 36 E.2). Hinsichtlich der Beschwerdefrist bestimmt Art. 60 Abs. 1 VRG, dass die Be-

- 7 - schwerde schriftlich innert 30 Tagen seit Mitteilung des angefochtenen Entscheids oder seit der amtlichen Veröffentlichung beim Verwaltungsgericht einzureichen ist. b) Anfechtungsobjekt des vorliegenden Verfahrens bildet das am 30. Januar 2014 von der Beschwerdegegnerin beschlossene und am 17. Mai 2014 publizierte Reglement für das Verkehrsregime Via B.____/C.____/D.____, mit welchem das bestehende Reglement vom 25. August 2008 im Sinne einer noch stärkeren Verkehrsberuhigung revidiert und konkretisiert werden sollte. Dass solche Ausnahmeregelungen von einem bestehenden Fahrverbot – im Gegensatz zu sonstigen Verkehrsanordnungen, welche gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung als Allgemeinverfügungen gelten (vgl. BGE 126 IV 48 E.2a, 101 Ia 73 E.3) – als Erlass zu qualifizieren sind, ergibt sich schon aus Art. 8 Abs. 1 des kantonalen Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) und entspricht überdies der Praxis des Verwaltungsgerichts (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts [VGU] V 13 9 vom 10. Februar 2015 E.2). Damit handelt es sich beim streitgegenständlichen Reglement um einen rechtsetzenden Erlass im Sinne von Art. 57 Abs. 1 lit. a VRG und folglich um ein taugliches Anfechtungsobjekt für eine Verfassungsbeschwerde. c) Zur Beschwerdelegitimation ist festzuhalten, dass es sich beim Beschwerdeführer um den Eigentümer des Hotel/Restaurants D.____ handelt. Dieser ist durch den zu beurteilenden Erlass insofern betroffen, als der Zugang seiner Kundschaft zu seinem Betrieb durch die Verschärfung des Verkehrsregimes gewisse Einschränkungen erfahren wird, welche sich auf seinen Umsatz auswirken könnten. Damit wird er durch den angefochtenen Erlass in seinen schutzwürdigen Interessen berührt, weshalb er zur Erhebung der vorliegenden Beschwerde unbestrittenermassen legi-

- 8 - timiert ist. Dass er im Rahmen der ursprünglichen 30-tägigen öffentlichen Auflage keine "Einwendungen und Stellungnahmen" erhoben hat, tut seiner Beschwerdelegitimation keinen Abbruch, zumal es sich dabei lediglich um ein Mitwirkungsverfahren gehandelt hatte (Art. 7 Abs. 2 EGzSVG; so implizit auch VGU U 14 33 vom 2. Juni 2015 sowie U 10 58 vom 9. November 2010). Da er die vorliegende Beschwerde als Privatperson erhoben hat, vermag auch die im April 2015 erfolgte Umwandlung seiner eingetragenen Einzelfirma in die Hotel D.____, A.____ AG sein schutzwürdiges Interesse und damit seine Beschwerdelegitimation nicht zu beeinflussen. Weiter ist aktenkundig, dass die vorliegende Verfassungsbeschwerde vom 16. Juni 2014

datiert und somit noch innert der 30-tägigen Anfechtungsfrist seit der Publikation des angefochtenen Reglements am 17. Mai 2014 erhoben worden ist. d) Auf die im Übrigen formgerecht (Art. 38 VRG) eingereichte Verfassungsbeschwerde ist demzufolge einzutreten, wenn und insoweit sich die darin erhobenen Rügen als zulässig erweisen. Das Verwaltungsgericht kann als Verfassungsgericht einen von einer Privatperson angefochtenen Erlass auf die Verletzung von verfassungsmässigen und politischen Rechten sowie wegen des Verstosses gegen den Grundsatz des Vorrangs von übergeordnetem Recht hin überprüfen (Art. 59 lit. a VRG). Gerügt werden kann indes nicht die Verletzung irgendwelcher Bestimmungen der Kantons- und der Bundesverfassung, sondern lediglich jener verfassungsmässigen Rechte, welche dem Bürger einen Schutzbereich gegen staatliche Eingriffe sichern sollen. Im Vordergrund stehen dabei die Rechtsgleichheit, der Schutz vor Willkür, die Eigentumsgarantie, der Anspruch auf rechtliches Gehör sowie der Schutz vor unzulässigen Einschränkungen von Grundrechten (vgl. PVG 2005 Nr. 3 E.1d sowie SCHMID, in: BÄN- ZIGER/MENGIARDI/TOLLER & PARTNER [Hrsg.], Kommentar zur Verfassung des Kantons Graubünden, Chur 2006, Art. 55 N 49 f.). Nicht gerügt wer-

- 9 - den kann demgegenüber etwa eine Verletzung des in Art. 5 Abs. 2 der Schweizerischen Bundesverfassung (BV; SR 101) statuierten Verfassungsgrundsatzes, wonach jegliches staatliche Handeln im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein muss, zumal sich daraus keine verfassungsmässigen Rechte für das Individuum ableiten lassen. Überdies können im verfassungsgerichtlichen Verfahren nicht generell Verletzungen von Bundesrecht oder allgemein übergeordnetem Recht gerügt werden. Hierzu ist vielmehr das ordentliche Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsverfahren vorgesehen. Der Beschwerdegrund des Vorrangs von übergeordnetem Recht ist nämlich im Sinne der Stufenordnung des Rechts zu verstehen, deren Einhaltung als verfassungsmässiges Recht des Bürgers anerkannt wird, und gilt im vorliegenden Kontext etwa als verletzt, wenn eine Verwaltungsinstanz das kantonale Recht in einem Bereich anwendet, in welchem der Kanton gar nicht zuständig ist, oder wenn sie fälschlicherweise Bundesrecht statt des eigentlich massgebenden kantonalen Rechts anwendet (vgl. PVG 2005 Nr. 1 E.2a mit Verweis auf die Botschaft der Regierung zu Händen des Grossen Rates betreffend Totalrevision der Kantonsverfassung vom 15. Januar 2002, Heft Nr. 10/2001-2002 S. 524 f. sowie SCHMID, a.a.O., Art. 55 N 52 ff.). e) Vor diesem Hintergrund kann auf die Rüge des Beschwerdeführers, wonach das streitgegenständliche Reglement infolge eines Verstosses gegen Art. 107 Abs. 5 SVV aufzuheben oder zumindest entsprechend anzupassen sei, im Rahmen der vorliegenden Verfassungsbeschwerde nicht eingetreten werden. Diese Rüge bezieht sich nämlich nicht auf eine Verletzung des Vorrangs von übergeordnetem Recht im Sinne der derogatorischen Kraft des Bundesrechts, sondern lediglich auf eine Verletzung von Bundesrecht, welche im Rahmen einer Verfassungsbeschwerde nicht vorgebracht werden kann. Insoweit ist auf seine Beschwerde folglich nicht einzutreten. Mit der Verletzung der Wirtschaftsfreiheit und der Eigentums-

- 10 - garantie bringt der Beschwerdegegner demgegenüber zulässige Beschwerdegründe im Sinne von Art. 59 lit. a VRG vor, welche es im Folgenden zu beurteilen gilt. 2. a) Beim streitgegenständlichen Reglement handelt es sich um eine sog. funktionelle Verkehrsordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01). Solche 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 besonderes 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 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) zum Ausdruck gebrachten Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (vgl. Urteil des Bundesgerichts [BGer] 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E.3.1 sowie BELSER, in: NIGGLI/PROBST/WALDMANN [Hrsg.], Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 3 N 50 ff.). b) Die Kompetenz der Beschwerdegegnerin zum Erlass des Reglements wird vorliegend zu Recht nicht bestritten, zumal der Kanton Graubünden mit Art. 7 Abs. 1 EGzSVG von der in Art. 3 Abs. 2 SVG statuierten Möglichkeit Gebrauch gemacht und die Befugnis zum Erlass von Fahrverboten, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs auf Gemeindestrassen auf die Gemeinden übertragen hat. Gemeindeintern ergibt sich die Zuständigkeit des Gemeinderates sodann

- 11 - aus Art. 36 der Gemeindeverfassung. In Anbetracht der am 9. Oktober 2013 erfolgten Genehmigung durch die Kantonspolizei Graubünden als kantonale Behörde im Sinne von Art. 7 Abs. 2 EGzSVG (Art. 4 Abs. 1 lit. c der Verordnung zum EGzSVG [RVzEGzSVG; BR 870.110]; vgl. beschwerdegegnerische Beilage [Bg-act.] 3) sowie der zweimaligen öffentlichen Bekanntmachung inkl. Rechtsmittelbelehrung (vgl. Bg-act. 4 und 6) gemäss Art. 7 Abs. 2 EGzSVG und Art. 107 Abs. 1 SVV ist das Zustandekommen des neuen Reglements in formeller Hinsicht nicht zu beanstanden. c) Streitig und im Folgenden zu prüfen ist jedoch die Frage, ob die umstrittene Verkehrsanordnung auch in materieller Hinsicht rechtmässig ist oder ob diese – wie vom Beschwerdeführer geltend gemacht – gegen verfassungsmässige Rechte verstösst. Sollte das Gericht im Rahmen der vorzunehmenden abstrakten Normenkontrolle zum Ergebnis gelangen, dass der beanstandete Erlass verfassungswidrig und auch keiner verfassungskonformen Auslegung zugänglich ist, hat es den gesamten Erlass oder einzelne Bestimmungen desselben aufzuheben.

Ausnahmsweise kann es auch geboten sein, dass das Verwaltungsgericht die erforderlichen Anordnungen selbst erlässt (Art. 61 VRG; vgl. auch SCHMID, a.a.O., Art. 55 N 91 und 97). 3. a) Gemäss dem Beschwerdeführer verstösst das neue Reglement insofern gegen die Wirtschaftsfreiheit, als es seinen Tages- bzw. Restaurantgästen durch Art. 2 desselben praktisch verunmöglicht werde, zu seinem Restaurant zu gelangen. Dadurch werde in seiner Tätigkeit als Restaurantbetreiber erheblich eingeschränkt, zumal er mit den Restaurantgästen einen Grossteil seiner Einnahmen generiere (vgl. Beschwerde Ziff. 18 sowie Replik Ziff. 21).

- 12 - b) Wie das Bundesgericht im Jahre 1994 in Änderung einer langjährigen Praxis entschieden hat, kann sich ein Gewerbetreibender unter Berufung auf die Wirtschaftsfreiheit gegen ein Fahrverbot wehren, welches es seiner Kundschaft verunmöglicht oder übermässig erschwert, über öffentliche Strassen zu seinem Betrieb zu gelangen (vgl. BGer 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E.2.2 mit Verweis auf BGer 2P.109/1994 vom 14. Oktober 1994 E.3c). Demnach verleiht die Wirtschaftsfreiheit nämlich nicht nur einen bedingten Anspruch auf Bewilligung des gesteigerten Gemeindegebrauchs auf öffentlichen Strassen, sondern auch auf Beibehaltung des bisherigen Gemeindegebrauchs, sofern der Weiterbestand dieses Gemeindegebrauchs Voraussetzung für

die Ausübung eines Gewerbes bildet (vgl. hierzu ROHNER, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss., Zürich 2012, S. 93 sowie SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl., Bern 2002, Rz. 146 f., je mit weiteren Hinweisen). Die Beschwerdegegnerin weist zwar zu Recht darauf hin, dass es sich vorliegend nicht um ein totales Fahrverbot, sondern insgesamt lediglich um eine Verkehrsbeschränkung handle (vgl. Vernehmlassung S. 14). Das zu beurteilende Verkehrsregime hat jedoch für Tagesgäste des Restaurants insofern ein faktisches Fahrverbot zur Folge, als diese nicht mehr mit ihrem privaten Motorwagen zum Restaurant gelangen können. Tagesgäste können das Restaurant zur Mittagszeit grundsätzlich lediglich noch zu Fuss, mittels Kutsche oder hoteleigenem Shuttlebus erreichen (vgl. Art. 2 Ziff. 3 des Reglements). Selbst Taxifahrten sind für Tagesgäste gemäss Art. 2 Ziff. 3 lit. d des Reglements erst ab 17.00 Uhr bewilligungsfrei zulässig. In Anbetracht der örtlichen Verhältnisse – das Hotel/Restaurant D._____ befindet sich gemäss einem bei den Akten liegenden Verkehrssituationsplan in einer Entfernung von ca. 1.7 km vom

- 13 - Beginn des Fahrverbots am Anfang der Via B._____ (vgl. Verkehrssituationsplan vom 16. Juni 2014 in beschwerdeführerischer Beilage 5) – ist ein ca. halbstündiger Fussmarsch für einen normalen Mittagsgast entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin (vgl. Vernehmlassung Ziff. 33) nicht zumutbar resp. ist mit dem Beschwerdeführer davon auszugehen, dass einige potentielle Kunden diesfalls lieber von einem Besuch absehen werden, statt die Wegstrecke zu Fuss auf sich zu nehmen. Gleich verhält es sich mit der Inanspruchnahme einer Kutschenfahrt oder des hoteleigenen Shuttlebusses, welche für den Mittagsgast mit weiteren Aufwendungen verbunden ist und diesen in seiner Flexibilität einschränkt. Dies umso mehr, als es sich bei den Gästen des Hotel/Restaurants gemäss eigenen Angaben des Beschwerdeführers um ein eher anspruchsvolleres Klientel handelt (vgl. Beschwerde Ziff. 13) und die Gemeinde eine grosse Tourismusdestination mit einem umfangreichen Konkurrenzangebot ist. Zwar kann die Polizei gemäss Art. 2 Ziff. 3 lit. f des Reglements in begründeten Fällen nach Ermessen weitere Einzelfahrten bewilligen, doch erscheint es in Anbetracht des Reglements als wenig wahrscheinlich, dass sie den Mittagsgästen private Einzelfahrten oder Taxifahrten zwischen 9.00 und 17.00 Uhr für andere als Logiergäste bewilligen wird. An dieser Stelle gilt es festzuhalten, dass die örtlichen Verhältnisse anhand des bei den Akten liegenden Verkehrssituationsplanes für die vorliegend zu klärenden Fragen hinreichend beurteilt werden können, weshalb dem beschwerdeführerischen Antrag auf Durchführung eines gerichtlichen Augenscheins vor Ort nicht stattzugeben ist. Ebenfalls zutreffend weist die Beschwerdegegnerin darauf hin, dass der Beschwerdeführer nicht nachvollziehbar darlege, inwiefern die erwähnten Einschränkungen für Mittagsgäste zu einem massiven Einbruch seiner Tagesumsätze führten oder er durch das neue Reglement in seiner wirtschaftlichen Existenz bedroht werde (vgl. Vernehmlassung Ziff. 39 sowie

- 14 - Duplik Ziff. 13). Ein zuverlässiger und differenzierter Nachweis der befürchteten Einbussen war dem Beschwerdeführer im Rahmen des vorliegenden Verfahrens jedoch nicht möglich, zumal das zu beurteilende Reglement infolge der zuerkannten aufschiebenden Wirkung (vgl. VGU V 14 9a vom 2. Juli 2014) noch gar nicht in Kraft getreten ist. Unbestrittenermassen erzielt das Hotel/Restaurant des Beschwerdeführers jedoch 80 % seines Umsatzes mit den Tagesgästen, während nur 20 % auf die Übernachtungen zurückzuführen sind (vgl. Beschwerde Ziff. 13). Entgegen der Auffassung der

Beschwerdegegnerin ist nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass die eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten einen negativen Einfluss auf die Kundenfrequenz zur Mittagszeit und damit auf die Umsatzzahlen des Hotel/Restaurants zeitigen können. Daran ändert auch nichts, dass – wie der Beschwerdeführer in Ziff. 20 seiner Replik selbst einräumt – offenbar viele Gäste in der Gemeinde nicht über ein eigenes Auto verfügen, zumal Mittagsgästen gemäss Art. 2 Ziff. 3 lit. c und d des Reglements auch die Inanspruchnahme von Taxifahrten und hotelfremden Shuttlediensten untersagt ist. Im Ergebnis sind die entsprechenden Bestimmungen des angefochtenen Erlasses demnach geeignet, die freie privatwirtschaftliche Betätigung des Beschwerdeführers einzuschränken. Folglich greift das fragliche Reglement in den Schutzbereich der in Art. 27 Abs. 2 BV statuierten Wirtschaftsfreiheit ein. c) Die Wirtschaftsfreiheit gilt indes nicht absolut, sondern darf nach den allgemeinen, in Art. 36 BV umschriebenen Regeln für Grundrechtseingriffe eingeschränkt werden. Demnach sind Eingriffe in die Wirtschaftsfreiheit rechtmässig, wenn sie auf einer ausreichenden gesetzlichen Grundlage beruhen (Abs. 1), im öffentlichen Interesse liegen oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt sind (Abs. 2) und sich als verhältnismässig erweisen (Abs. 3). Nebst der Wahrung des Kerngehalts muss

- 15 - es sich überdies um einen grundsatzkonformen Eingriff handeln und sind direkte Konkurrenten gleich zu behandeln (vgl. hierzu MÜLLER/SCHEFER, Grundrechte in der Schweiz, 4. Aufl., Bern 2008, S. 1067 ff.). Im Folgenden gilt es deshalb zu prüfen, ob der angefochtene Erlass resp. Art. 2 Ziff. 3 desselben diese kumulativen Voraussetzungen von Art. 36 Abs. 1-3 BV respektiert und sich damit als verfassungs- und rechtskonform erweist. Nicht weiter erörterungsbedürftig sind im vorliegenden Fall demgegenüber die Wahrung des Kerngehalts, die Grundsatzkonformität des Eingriffs sowie die gebotene Gleichbehandlung von direkten Konkurrenten. d) Dabei gilt es vorwegzunehmen, dass Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen deshalb in erster Linie bei den verfügenden Behörden, welchen hierbei ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukommt. 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, notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (vgl. BGer 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E.3.2 m.w.H.). So hat das Bundesgericht festgehalten, dass es sich bei der Prüfung der Frage, ob eine gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG angeordnete Verkehrsmassnahme im öffentlichen Interesse liege und dem Gebot der Verhältnismässigkeit entspreche, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlege, als die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen Behörden besser kennen und überblicken würden als das Bundesgericht (vgl. BGer 1C_369/2010 vom 20. Oktober 2010 E.3.2

- 16 - m.w.H.). Aus den gleichen Gründen sowie in Anbetracht der Tatsache, dass der Kanton Graubünden den Gemeinden mit der Delegation der Befugnis zum Erlass von Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen (Art. 3 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 EGzSVG) im Rahmen des bundesrechtlich Zulässigen eine Autonomie einräumt, welche auch von den kantonalen Rechtsmittelinstanzen zu respektieren ist (Art. 65 KV; vgl. BGer

2P.80/1997 in: ZBl 1999 S. 233 ff. E.2), hat sich im vorliegenden Fall auch das streitberufene Verwaltungsgericht eine derartige Zurückhaltung aufzuerlegen. 4. a) Zum Erfordernis der gesetzlichen Grundlage ist unter Verweis auf die vorstehende Erwägung 2b festzuhalten, dass sich das fragliche Reglement auf Art. 3 Abs. 4 SVG sowie die kantonale Delegationsnorm von Art. 7 Abs. 1 EGzSVG stützt und überdies von der zuständigen Behörde erlassen worden ist. b) Als öffentliches Interesse an der mit dem revidierten Reglement beabsichtigten Verkehrsberuhigung führt die Beschwerdegegnerin die Förderung und Aufrechterhaltung der Attraktivität und Wohnqualität im betroffenen Gemeindegebiet, die Sicherheit der Fussgänger sowie allgemein die negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Strassenverkehrs wie Lärm und Luftverschmutzung ins Feld (vgl. Vernehmlassung Ziff. 22 ff.). Dabei handelt es sich zweifellos um legitime, weil grundsatzkonforme und von Art. 3 Abs. 4 SVG ohne weiteres gedeckte öffentliche Interessen. Dem Beschwerdeführer ist zwar insofern beizupflichten, als die fragliche Strasse nur teilweise durch bewohntes Gebiet führt und die allgemeine Wohnzone und die Villenzone nur am Rande touchiert (vgl. Replik Ziff. 10 sowie Planauszüge auf S. 4 und 9 der Vernehmlassung). Dennoch ist es – insbesondere vor dem Hintergrund des kommunalen Ermessensspielraumes (vgl. vorstehend Erwägung 3d) – ein grundsätzlich nicht zu bean-

- 17 - standendes Ziel, Wohnquartiere von unnötigem Lärm zu verschonen. Dabei kann es nicht von Relevanz sein, ob es sich bei den betroffenen Liegenschaften hauptsächlich um Zweitwohnungen handelt, welche während eines Grossteils des Jahres nicht bewohnt werden (so Replik Ziff. 10), zumal sich – wenn dem so wäre – die Anwesenheit dieser Zweitwohnungsbesitzer in zeitlicher Hinsicht mit dem saisonal erhöhten Verkehrsaufkommen decken dürfte. Auch kann das öffentliche Interesse an der zu beurteilenden Verkehrsbeschränkung nicht deshalb negiert werden, weil die Verkehrsbelastung während der Winter-Hochsaison in der ganzen Gemeinde generell überdurchschnittlich hoch sei (vgl. Beschwerde Ziff. 7) – im Gegenteil kann dieser Umstand gerade ein Grund sein, wenigstens das Verkehrsaufkommen auf den hier fraglichen Strassen zu reduzieren. Die weiteren Vorbringen des Beschwerdeführers, wonach keine Substantiierung der angeblich erfolgten Beschwerden und des tatsächlich bestehenden Mehrverkehrs erfolgt sei (vgl. Replik Ziff. 12), sind ebenfalls nicht geeignet, das öffentliche Interesse an der Verschärfung des fraglichen Verkehrsregimes in Zweifel zu ziehen. Die Frage nach dem tatsächlich bestehenden Mehrverkehr wird jedoch – zusammen mit den von der Beschwerdegegnerin in diesem Zusammenhang beigebrachten Ergebnissen von Verkehrszählungen – bei der Prüfung der Erforderlichkeit aufzugreifen sein (vgl. nachfolgend Erwägung 5b). Damit ist festzuhalten, dass sich die Beschwerdegegnerin auf nachvollziehbare und für die Anordnung einer funktionellen Verkehrsbeschränkung zulässige Gründe zu stützen vermag, weshalb ihr diesbezüglicher Ermessensspielraum zu respektieren und das öffentliche Interesse an der zu beurteilenden Verschärfung des bestehenden Verkehrsregimes zu bejahen ist. 5. Sodann ist gemäss Art. 36 Abs. 3 BV zu prüfen, ob der zu beurteilende Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu vereinbaren ist. Die Verhältnismässigkeit ist gewahrt, wenn eine

- 18 - Verwaltungsmassnahme zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet (vgl. sogleich lit. a) und notwendig (vgl. nachfolgend lit. b) ist. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, welche den Privaten auferlegt werden, mithin die "Verhältnismässigkeit im engeren

Sinne" wahren (vgl. nachfolgend lit. c sowie zum Ganzen SCHWEIZER, in: EHRENZEL-
LER/SCHINDLER/SCHWEIZER/VALLENDER [Hrsg.], St. Galler Kommentar zur
Schweizerischen Bundesverfassung, 3. Aufl., St. Gallen 2014, Art. 36 N 37 ff. sowie
HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich/St.
Gallen 2016, Rz. 521 ff., je mit weiteren Hinweisen). a) Geeignet ist eine staatliche
Handlung dann, wenn durch sie das öffentli- che Interesse auch tatsächlich wahrgenommen,
mithin der im öffentlichen Interesse verfolgte Zweck erreicht werden kann. Ungeeignet sind
demge- genüber Massnahmen, die am Ziel vorbeischiessen, d.h. keinerlei Wir- kungen im
Hinblick auf den angestrebten Zweck entfalten oder die Errei- chung dieses Zwecks sogar
erschweren oder verhindern. Zu prüfen ist mit anderen Worten die Zwecktauglichkeit einer
Massnahme. aa) Gemäss der Beschwerdegegnerin ist das neue Reglement insofern ge-
eignet, die angestrebte Verkehrsberuhigung zu erreichen, als es die vom Fahrverbot
ausgenommenen Fahrzeuglenker genau konkretisiere und auf die Reduktion der
Störeinflüsse statt auf eine generelle Einschränkung abziele. Im Gegensatz zum
bestehenden sei das neue Reglement um- setzbar und kontrollierbar – die Fahrzeuglenker
wüssten genau, ob sie zur Durchfahrt berechtigt seien oder nicht (vgl. Vernehmlassung Ziff.
28). Dieser Auffassung der Beschwerdegegnerin ist mit dem Beschwerdefüh- rer jedoch zu
widersprechen. Es mag wohl zutreffen, dass die Ausnah- men vom Fahrverbot in Art. 2 des
Reglements – abgesehen vielleicht vom Ermessen bei der polizeilichen
Bewilligungserteilung – klar definiert wer-

- 19 - den und im Vergleich zum geltenden Reglement enger gefasst sind (vgl. Duplik Ziff.
7 ff.). Ob dies hingegen auch dem einzelnen Verkehrsteilneh- mer nach Konsultation der
entsprechenden Signalisationstafeln (vgl. Si- gnalisationstabelle in Bg-act. 1 sowie Art. 5
des Reglements) klar ist, muss jedoch bezweifelt werden. So erschliesst sich dem einzelnen
Stras- senbenützer auch unter der Geltung des neuen Reglements resp. in An- betracht der
Signalisationstafeln nicht gänzlich, was unter "bewilligte Fahrten" zu subsumieren ist,
mithin ob er als (Tages-)Gast des Ho- tel/Restaurants vom Fahrverbot ausgenommen ist
oder nicht. Vor diesem Hintergrund stellt sich der Beschwerdeführer
nachvollziehbarerweise auf den Standpunkt, das neue Reglement führe zu noch mehr
Verwirrung, weshalb die Gäste entweder von einem Besuch absehen (was im Hinblick auf
seinen Umsatz negativ zu beurteilen wäre, vgl. vorstehend Erwägung 3b) oder aber –
bewusst oder unbewusst – in Missachtung des Fahrver- bots zum Hotel/Restaurant fahren
würden (vgl. Replik Ziff. 7). Unter die- sem Aspekt ist die Eignung des Reglements, die
angestrebte Verkehrsbe- ruhigung zu erreichen, zumindest infrage zu stellen. bb) Die mit
dem revidierten Reglement einhergehenden Einschränkungen betreffen in erster Linie die
Tagesgäste. Es ist jedoch nicht erwiesen, dass der angebliche Mehrverkehr tatsächlich
durch diese Tagesgäste oder allgemein durch die Hotel- und Restaurantgäste und nicht etwa
durch Anwohner verursacht wird (vgl. hierzu auch nachfolgend Erwägung 5b). Mit anderen
Worten ist nicht klar, ob das neue Reglement tatsächlich auf die "Störeinflüsse" abzielt,
weshalb die Eignung der Massnahme auch diesbezüglich in Zweifel zu ziehen ist. cc) Die in
Art. 2 Ziff. 3 lit. c des Reglements statuierte Beschränkung auf zwei firmeneigene
Shuttle-Busse ist nach Ansicht der Beschwerdegegnerin geeignet, das verfolgte Ziel der
Verkehrsberuhigung zu erreichen. So

- 20 - führten die heute in unbeschränkter Anzahl zugelassenen und durch ein- zelne
Taxiunternehmen organisierten Shuttlefahrten faktisch zu Einzel- statt Sammelfahrten und
würden damit nicht zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens beitragen (vgl.

Vernehmlassung Ziff. 34). Der Beschwerdegegnerin ist insofern zuzustimmen, als die Einschränkung auf hoteleigene Shuttlefahrzeuge sowie die Pflicht zur Kennzeichnung derselben zu einer einfacheren Kontrolle beitragen können. Entgegen ihrer Auffassung kann mit der streitigen Regelung jedoch nicht gewährleistet werden, dass die Shuttlefahrten ihre Eigenschaft als verkehrsentlastende Sammelfahrten wiedererlangen. So könnte das Hotel mit seinen zwei Shuttlebussen zu Spitzenzeiten theoretisch einen Shuttledienst im Zehnminutentakt anbieten, was durch die neue Regelung und selbst angesichts der Verpflichtung zur Führung eines Fahrtenkontrollbuches jedenfalls nicht ausgeschlossen wäre und im Ergebnis wohl ebenfalls nicht zu der angestrebten Verkehrsberuhigung führen würde. Nicht durchdacht scheint überdies die Parkierungssituation bei der "Abholstation" des Shuttlebusses, mithin beim Beginn des Fahrverbots. dd) Damit ist festzuhalten, dass die Geeignetheit des streitgegenständlichen Reglements resp. der einzelnen Massnahmen, die angestrebte Verkehrsberuhigung zu erreichen, zumindest infrage zu stellen ist. Dass die Kantonspolizei die geplanten Massnahmen ohne nähere Begründung für durchaus geeignet hält, eine weitere Verkehrsberuhigung sowie auch eine Reduktion der zu parkierenden Fahrzeuge zu erreichen (vgl. Stellungnahme der Kantonspolizei vom 25. Juni 2014 S. 2), vermag die soeben dargelegten Zweifel nicht zu beseitigen. In Anbetracht der sogleich folgenden Erwägungen zur Erforderlichkeit braucht die Geeignetheit an dieser Stelle indes nicht abschliessend erörtert zu werden.

- 21 - b) Als weiterer Aspekt der Verhältnismässigkeit muss eine Verwaltungs-massnahme im Hinblick auf das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel erforderlich sein und hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde. Das Gebot der Erforderlichkeit einer Massnahme wird auch als Prinzip der "Notwendigkeit" oder des "geringst möglichen Eingriffes" bezeichnet und gilt in sachlicher, räumlicher, zeitlicher und personeller Hinsicht. aa) Diesbezüglich macht der Beschwerdeführer geltend, dass die Beschwerdegegnerin das bestehende Reglement zum Verkehrsregime aus dem Jahre 2008 revidiert habe, ohne dass ersichtlich sei, inwiefern die darin vorgesehene Verkehrsbeschränkung das Ziel einer siedlungsorientierten Strasse gemäss Art. 15 Teilgebietsplanung "C._____" verfehlt und nicht zu einer Verkehrsberuhigung geführt habe. Bereits unter dem geltenden Verkehrsreglement sei die Zufahrt zum Hotel insofern erheblich eingeschränkt, als nur eine beschränkte Anzahl an Parkplätzen bestehe und die Zulässigkeit der Zufahrt gemäss dem bestehenden Reglement vom Vorhandensein verfügbarer Parkplätze abhängen (vgl. Beschwerde Ziff. 6 sowie Replik Ziff. 6). Das Verkehrsaufkommen auf der Zufahrtsstrasse sei allgemein gering, und ausserdem sei nicht erstellt, dass das angeblich hohe Verkehrsaufkommen mit den Gästen des fraglichen Hotel/Restaurants zusammenhänge. Insbesondere liege kein Nachweis vor, dass gerade die Restaurantgäste, auf welche die revidierte Regelung in erster Linie abziele, für den behaupteten Mehrverkehr verantwortlich seien. Es sei unhaltbar, gestützt auf diese unsubstantiierte Behauptung eine ganze Gruppe von Fahrzeugenkern von der Zufahrt auszunehmen (vgl. Replik Ziff. 3 f. und 13). bb) Demgegenüber bringt die Beschwerdegegnerin unter Hervorhebung der Unzulänglichkeiten des aktuellen Reglements (zu grosszügige und unklare

- 22 - re Ausnahmen vom Fahrverbot, fehlende Kontrollmöglichkeiten) vor, dieses habe sich nicht bewährt und es liege "nun auf der Hand, dass diese Reglementierung nicht zur erhofften Verkehrsberuhigung geführt" habe. Es sei seitens der Anwohner immer wieder zu Beanstandungen gekommen, dass im fraglichen Strassenbereich viel zu viel Verkehr

herrsche (vgl. Vernehmlassung Ziff. 12 ff. und 28 ff.). Im Rahmen ihrer Duplik lieferte die Beschwerdegegnerin zwecks Nachweises des Verkehrsaufkommens sodann folgende Ergebnisse von Verkehrszählungen der Gemeindepolizei: - vom 12. - 19. September 2011: 297 Fahrzeuge/Tag davon 33 Lastwagen; 76 Lieferwagen/Kleintransporter - vom 16. - 31. Januar 2013: 356 Fahrzeuge/Tag davon 15 Kutschen; 115 LKW/Lieferwagen/Transporter - vom 7. - 20. Februar 2013: 493 Fahrzeuge/Tag davon 30 Kutschen; 67 LKW/Lieferwagen/Transporter - vom 5. - 14. März 2013 398 Fahrzeuge/Tag davon 24 Kutschen; 93 LKW/Lieferwagen/Transporter Laut der Beschwerdegegnerin zeigten diese Verkehrszählungen einerseits auf, dass die Tendenz des Verkehrsaufkommens im umstrittenen Strassenabschnitt steigend sei, und andererseits lasse sich daraus ableiten, dass die erhoffte Verkehrsberuhigung trotz der am 25. August 2008 erlassenen Reglementierung offensichtlich nicht eingetreten sei (vgl. Duplik S. 2). cc) Obschon die Parteien diese Debatte im Kontext des öffentlichen Interesses geführt haben, betrifft die Frage nach dem aktuellen Verkehrsaufkommen sowie der Wirksamkeit des bestehenden Reglements letztlich den Aspekt der Erforderlichkeit bzw. Notwendigkeit der vorliegend zu beurteilenden Verschärfung des aktuellen Verkehrsregimes. Der Beschwerdeführer macht zu Recht geltend, dass die Beschwerdegegnerin die angeblich zahlreichen und wiederholten Beanstandungen der Anwohner

- 23 - nicht hat belegen können. Dies ist der Beschwerdegegnerin indes nicht vorzuhalten, zumal solche Beanstandungen von direkt Betroffenen naturgemäss stark subjektiv geprägt sind und deshalb ohnehin lediglich ein schwaches Indiz für eine unzureichende Verkehrssituation darstellen würden. Überdies vermögen auch die Unzulänglichkeiten des bestehenden Reglements für sich alleine noch keine Notwendigkeit einer Revision bzw. Verschärfung desselben zu begründen. Dies umso weniger, als das neue Reglement die bestehende Unsicherheit bei den Verkehrsteilnehmern hinsichtlich der bewilligten Fahrten nicht verbessert und dessen Einhaltung auch nicht besser kontrollierbar ist. Es führen nämlich wohl nicht die zahlreichen Ausnahmen zu einer Missachtung der Zufahrtsbeschränkung, sondern viel eher die unverständliche Signalisation (vgl. vorstehend Erwägung 5a/aa sowie Replik Ziff. 7 und 15). Auch spielt es keine Rolle, ob die aus dem vormaligen Reglement aus dem Jahre 2008 resultierenden Zufahrtsbeschränkungen aus Sicht des Hotel/Restaurants als "erheblich" zu qualifizieren sind oder nicht (so Beschwerde Ziff. 6). dd) Die erwähnten Verkehrszählungen der Gemeindepolizei, deren Ergebnisse auf Seite 2 der Duplik lediglich erwähnt, nicht jedoch etwa als Beilage ins Recht gelegt wurden, sind insofern zu bemängeln, als diese allesamt nach 2008 vorgenommen worden sind. So ist ein Vergleich mit dem Verkehrsaufkommen von vor 2008, mithin vor der Einführung des aktuell geltenden Reglements, gar nicht möglich. Mit anderen Worten sind diese Verkehrszählungen von vornherein nicht geeignet, die Behauptung der Beschwerdegegnerin, wonach die erhoffte Verkehrsberuhigung trotz der am 25. August 2008 erlassenen Reglementierung offensichtlich nicht eingetreten sei, zu belegen. Zudem fehlt es diesen Verkehrszählungen an einigen ergänzenden Angaben, welche für deren Nachvollziehbarkeit erforderlich wären. So ist etwa nicht klar, an welcher Stelle diese Verkehrszählungen genau durchgeführt worden sind. Die Beschwerdegegnerin

- 24 - gibt lediglich an, dass die Zählungen auf der Via B._____ erfolgt seien. Sollten die Messungen im unteren Bereich der Via B._____ erfolgt sein, so wäre in den Zählungen auch der Verkehr der Anwohner enthalten, welche die Strasse auch mit der neuen Regelung befahren dürften. Auch stellt sich die Frage, ob die Messungen stets an derselben oder aber

an unterschiedlichen Stellen erfolgt sind. Falls dem so wäre, wären die Daten in Anbetracht der Länge des betroffenen Strassenabschnitts sowie den vielen Anwohnern insbesondere im unteren Teil der Via B._____ nicht miteinander vergleichbar. Die Vergleichbarkeit ist auch insofern eingeschränkt, als die Messungen in den Jahren 2011 und 2013 jeweils in verschiedenen Monaten resp. in verschiedenen saisonalen Perioden stattgefunden haben. So dürften sich während der Messung im September 2011 allgemein weniger Touristen und Zweitwohnungsbesitzer in der Gemeinde aufgehalten haben als etwa in den Sportferien im Februar 2013. Im März 2013 weist die Messung denn auch wieder ca. 100 Fahrzeuge weniger pro Tag aus als noch im Februar. Vor diesem Hintergrund vermögen diese Verkehrszählungen auch die zweite Hypothese der Beschwerdegegnerin, wonach die Tendenz des Verkehrsaufkommens im fraglichen Strassenabschnitt steigend sei, nicht zu belegen. Ausserdem ist nicht klar, ob die Zählungen manuell erfolgt sind (was die Differenzierung nach Kutschen und den verschiedenen Kraftfahrzeugtypen nahelegt), falls ja, zu welchen Uhrzeiten und ob gegebenenfalls eine Hochrechnung der Ergebnisse stattgefunden hat. Mit anderen Worten lassen sich die Aussagen der Beschwerdegegnerin, wonach die bestehenden Massnahmen aus dem Jahre 2008 nicht zu einer Verkehrsberuhigung geführt hätten und der Verkehr im fraglichen Gebiet ständig zunehme, anhand der soeben dargelegten Verkehrszählungen nicht bestätigen. Hierzu hätten Verkehrszählungen von vor 2008 mit den aktuellen Werten verglichen werden müssen, wobei die Erhebungen

- 25 - jeweils am gleichen Ort und zur selben Saisonzeit sowie unter Berücksichtigung allfälliger Sonderfaktoren wie temporärer Mehrverkehr im Zusammenhang mit Bauarbeiten oder zusätzlicher Mehrverkehr durch Anwohner zufolge Neubauten etc. hätten stattfinden müssen. Um den durch die Anwohner verursachten Verkehr, welcher von der Verkehrsbeschränkung nicht erfasst sein soll, zu isolieren, hätten die Messungen zudem jeweils im unteren Teil der Via B._____ sowie gleichzeitig am Ende des entsprechenden Wohnquartiers vorgenommen werden müssen. Alternativ hätte zur Evaluation der Tauglichkeit des bestehenden und der Notwendigkeit eines neuen Reglements auch eine Testphase durchgeführt werden können. ee) Daraus ist zu folgern, dass die Notwendigkeit einer Verschärfung des bestehenden Verkehrsregimes nicht ausgewiesen ist. Da es dem zu beurteilenden Verkehrsreglement damit an der Erforderlichkeit gebricht, erweist sich dieses als nicht verhältnismässig im Sinne von Art. 36 Abs. 3 BV und stellt demnach einen unzulässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit des Beschwerdeführers dar. c) Damit kann die Beurteilung der "Verhältnismässigkeit im engeren Sinne", mithin ob das gesteckte Ziel in einem vernünftigen Verhältnis zu der zu seiner Erlangung notwendigen Freiheitsbeschränkung steht, offen bleiben. Ebenfalls brauchen die einzelnen Aspekte des Reglements wie die Verpflichtung der Shuttle-Chauffeure zur Führung eines Fahrtenbuches oder der Aufwand zur Einholung einer Fahrtenbewilligung bei der Polizei sowie die als unrechtmässig gerügten Differenzierungen zwischen Hotel- und Tagesgästen, hoteleigenen und hotelfremden Shuttels sowie zwischen Innen- und Aussenparkplätzen nicht näher erörtert zu werden.

- 26 - 6. Der Vollständigkeit halber sei hinsichtlich der ebenfalls als verletzt gerügten Eigentumsgarantie gemäss Art. 26 BV zu erwähnen, dass dem Beschwerdeführer die bestimmungsgemässe Nutzung seines Eigentums, mithin die Führung seines Hotel- und Restaurantbetriebes, durch das streitgegenständliche Verkehrsreglement nicht faktisch verunmöglicht wird. Auch wenn die darin vorgesehenen Zufahrtsbeschränkungen für seine

Tagesgäste bzw. Restaurantbesucher während der umsatzstärksten Mittagszeit in betrieblicher Hinsicht einschneidende Folgen haben können (vgl. vorstehend Erwägung 3b), kann nicht von einem Eingriff in den Schutzbereich der Eigentumsgarantie die Rede sein (vgl. hierzu BGE 131 I 12 E.1.3.3 sowie MÜLLER/SCHEFER, a.a.O., S. 1007 ff). 7. a) Mit der streitgegenständlichen Revision des Reglements für das Verkehrsregime Via B._____/C._____/D._____ soll in erster Linie die Zufahrt für die Tagesgäste des Hotel/Restaurants D._____ eingeschränkt werden. Die Beschwerdegegnerin hat jedoch nicht nachweisen können, dass im fraglichen Strassenabschnitt erstens ein Mehrverkehr besteht und dass dieser zweitens primär durch die Tagesgäste des erwähnten Hotel/Restaurants verursacht wird. Mit anderen Worten ist die Erforderlichkeit des Reglements resp. die Notwendigkeit einer Verschärfung des bestehenden Reglements nicht ausgewiesen. Überdies ist in Anbetracht der zahlreichen Ausnahmen vom Fahrverbot sowie der missverständlichen Signalisation auch dessen Eignung, die angestrebte Verkehrsberuhigung zu erreichen, infrage zu stellen. Damit erweist sich das streitgegenständliche Reglement als nicht verhältnismässig im Sinne von Art. 36 Abs. 3 BV und ist deshalb als unzulässiger Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit des Beschwerdeführers qualifizieren. Obschon für die Mittagsgäste des Hotel/Restaurants auch unter der Geltung des neuen Reglements diverse Zugangsmöglichkeiten bestehen würden (Fussmarsch, Kutschenfahrt, hotel-eigener Shuttleservice), ist angesichts des Verbots der Zufahrt mit Pri-

- 27 - vatfahrzeugen nach der allgemeinen Lebenserfahrung nämlich von einem negativen Einfluss auf die Kundenfrequenzierung und damit auch auf die Umsatzzahlen des Hotel/Restaurants auszugehen. Soweit auf die vorliegende Beschwerde eingetreten werden kann, ist diese deshalb gutzuheissen und das revidierte Reglement für das Verkehrsregime Via B._____/C._____/D._____ vom 15. Mai 2014 im Rahmen der abstrakten Normenkontrolle zufolge eines Verstosses gegen verfassungsmässige Rechte aufzuheben. In Ermangelung der nötigen Entscheidungsgrundlagen ist es dem Verwaltungsgericht nicht möglich, dem Eventualantrag des Beschwerdeführers zu entsprechen und das Reglement gestützt auf Art. 61 Abs. 3 VRG in eigener Regie anzupassen. Bis die Beschwerdegegnerin in Bezug auf das Verkehrsreglement weitere Dispositionen trifft, bleibt demnach die ursprüngliche Fassung vom 25. August 2008 in Kraft. b) Bei diesem Ausgang des Verfahrens gehen die Kosten gemäss Art. 73 Abs. 1 VRG zulasten der unterliegenden Beschwerdegegnerin. Dem ebenfalls als unterliegend geltenden Beschwerdegegner sind demgegenüber keine Kosten aufzuerlegen, zumal dieser formell nicht Verfallenspartei ist, sondern sich auf Aufforderung des Verwaltungsgerichts hin lediglich einmal hat vernehmen lassen. Gestützt auf Art. 78 Abs. 1 VRG ist die Beschwerdegegnerin überdies zu verpflichten, den Beschwerdeführer für dessen durch den vorliegenden Rechtsstreit verursachten notwendigen Aufwand aussergerichtlich zu entschädigen. In seiner Honorarnote vom 12. November 2014 macht der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers im Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren ein Honorar von insgesamt Fr. 5'958.90, bestehend aus 19.84 Stunden à Fr. 270.-- zzgl. 3 % Kleinspesen und 8 % Mehrwertsteuer, geltend. Obschon sich der stundenmässige Aufwand anhand der summarischen Honorarnote nicht detailliert nachvollziehen lässt, erscheint dem Gericht die aufgewendete Zeit in Anbetracht der Komplexität und des Umfangs der vorlie-

- 28 - genden Angelegenheit als angemessen. Sodann bewegt sich der aufgewendete Stundenansatz von Fr. 270.-- im Bereich des Üblichen (vgl. Art. 3 Abs. 1 der Verordnung

über die Bemessung des Honorars der Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte [Honorarverordnung, HV; BR 310.250]). Die aussergerichtliche Entschädigung ist jedoch ohne Mehrwertsteuer zu leisten, zumal sowohl die ehemalige Einzelunternehmung als auch die seit April 2015 bestehende Aktiengesellschaft des Beschwerdeführers mehrwertsteuerpflichtig und damit vorsteuerabzugsberechtigt war resp. ist und der Beschwerdeführer durch die Mehrwertsteuer demnach keinen zu entschädigenden Schaden erleidet (vgl. hierzu VGU U 13 110 vom 26. Juni 2015 E.13). Damit ist die von der Beschwerdeführerin zu leistende aussergerichtliche Entschädigung auf Fr. 5'517.50 festzusetzen. Demnach erkennt das Gericht:

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