FR_GERICHTE 603 2018 50 vom 18. Oktober 2018

FR Kantonsgericht, 2018-10-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2018_50

FR: FR_GERICHTE 603 2018 50 du 18 octobre 2018

IT: FR_GERICHTE 603 2018 50 del 18 ottobre 2018

Regeste

Urteil des III. Verwaltungsgerichtshofes des Kantonsgerichts | Strassenverkehr und Transportwesen

Erwägungen

E. 1.1

Das Kantonsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde zuständig (Art. 114 Abs. 1 lit. a des kantonalen Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 23. Mai 1991 [VRG; SGF 150.1] i.V.m. Art. 12 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr [AGSVG; SGF 781.1]). Die Beschwerdefrist wurde eingehalten (Art. 79 Abs. 1 VRG). Auch wurde der Kostenvorschuss rechtzeitig bezahlt (Art. 128 VRG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 1.2

Mit der Beschwerde an das Kantonsgericht können die Verletzung des Rechts, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden. Die Rüge der Unangemessenheit ist aber ausgeschlossen (Art. 77 und Art. 78 VRG).

E. 2.1

Bei der streitigen Verkehrsanordnung handelt es sich um eine Verkehrsbeschränkung, welche nach Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) von den Kantonen für bestimmte Strassen zur Regelung des Verkehrs erlassen werden kann. Die Kantone können diese Befugnis – unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde – den Gemeinden übertragen.

Kantonsgericht KG Seite 4 von 9 Im Kanton Freiburg trifft die für die Strassen zuständige Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion die zeitlich unbeschränkten Massnahmen, wenn es darum geht, den Verkehr auf Strassen und auf öffentlich befahrbaren privaten Geländen zu verbieten, einzuschränken oder zu regeln. Sie ist auch für die Strassensignalisation zuständig (Art. 5 Abs. 1 und 2 AGSVG). Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion übt ihre Befugnisse durch das Tiefbauamt aus (Art. 128 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 [StrG; SGF 741.1]).

E. 2.2

Das SVG unterscheidet zwei Arten von lokalen Verkehrsbeschränkungen, einerseits die unbeschränkten und zeitlich beschränkten Fahrverbote gemäss Art. 3 Abs. 3 SVG und anderseits die sogenannten funktionellen Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG. Letztere 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. Beim hier zur Diskussion stehenden „Verbot für Motorwagen und Motorräder“ handelt es sich um eine Verkehrsbeschränkung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG, und zwar deshalb, weil es sich lediglich um ein Teilfahrverbot handelt. Betroffen sind nur Motorwagen und Motorräder, nicht hingegen Motorfahrräder und der Fahrradverkehr (Art. 19 der Signalisationsverordnung vom

E. 2.3

Verkehrsbeschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG 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. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verfügen die zuständigen Organe dabei über einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen des Richters rechtfertigt sich erst, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundes- rechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (Urteil BGer 1C_117 und 118/2017 vom 20. März 2018 E. 3.3 mit Hinweis auf BGE 136 II 539 E. 3.2 und Urteil BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.4). Den Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde zu berücksichtigen hat nach dieser Recht- sprechung der Richter schlechthin, also nicht nur das Bundesgericht, sondern auch das kantonale Gericht. Verhielte es sich anders, würde der Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde beseitigt (Urteil BGer 1C_310/2009 vom 17. März 2010 E. 2.2.1).

E. 2.4

Das Gemeinwesen darf mit Verkehrsbeschränkungen gemäss Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG auf den Gemeingebrauch von Strassen und Wegen einwirken. Es hat dabei aber verschiedene Grundsätze zu beachten. Die Massnahme muss zur Erreichung des angestrebten Ziels tauglich sein, das gleiche Ziel darf nicht auch mit weniger einschneidenden Massnahmen erreichbar sein. Das Gebot der Verhältnismässigkeit verlangt, dass die von der Behörde gewählte Massnahme für das Erreichen des gesetzten Zieles geeignet, notwendig und für den Betroffenen zumutbar ist. Der angestrebte Zweck muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln bzw. zu den

Kantonsgericht KG Seite 5 von 9 zu seiner Verfolgung notwendigen Beschränkungen stehen. Der Eingriff in Grundrechte darf in sachlicher, räumlicher, zeitlicher und personeller Hinsicht nicht einschneidender als erforderlich sein (BGE 128 II 292 E. 5.1). Das Verhältnismässigkeitsprinzip setzt sich folglich aus drei Geboten zusammen: jenen der Geeignetheit, der Erforderlichkeit und der vernünftigen Relation zwischen Nutzen und Schaden (JAAG, Verkehrsberuhigung im Rechtsstaat, in ZBl 1986 S. 289 f.). Zudem ist der Grundsatz der Rechtsgleichheit zu beachten. Er ist verletzt, wenn zwei gleiche tatsächliche Situationen ohne sachlichen Grund unterschiedlich behandelt werden (BGE 114 Ia 321). 3. Im vorliegenden Fall hat die Gemeinde beschlossen, auf dem Flurweg ausgangs der Gemeinde- strasse „Gugger“ das Signal SSV 2.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ durch das Signal SSV 2.13 „Verbot für Motorwagen und Motorräder“ zu ersetzen und damit auf ein Fahrverbot für Motorfahrräder zu verzichten. Die Gemeinde

begründet diese Signalisations- änderung mit der Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler, könnten doch mit dieser Massnahme auch diejenigen Schülerinnen und Schüler, die mit dem Motorfahrrad zur Schule fahren, den Flurweg benutzen und müssten nicht auf die verkehrsreiche Hauptstrasse ausweichen. Zwar existiere kein explizit auf Papier und in Plänen dargestelltes Schulwegkonzept. Nichts desto trotz sei über die Jahre im Rahmen von Güterzusammenlegungen der Schulwegsicherheit unter anderem mit dem Bau von Flurwegen Rechnung getragen worden. Die Schulwege seien für die Gemeinde von hoher Bedeutung. 3.1. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und an der Schulwegsicherheit im Besonderen besteht. Mit der verfügten Massnahme führt der Schulweg von Guschelmuth nach Gurmels bis auf eine kurze Wegstrecke von 290 Metern, welche auf der Cordaststrasse zurückgelegt werden muss, ausschliesslich abseits der Hauptverkehrsstrasse (vgl. Anhang 5 zur Eingabe vom 3. Oktober 2018). Würde die Wegstrecke über den streitbetroffenen Flurweg nicht zur Verfügung stehen, müsste eine viel längere Wegstrecke (namentlich 1,2 km) auf der Hauptverkehrsstrasse zurückgelegt werden. Kommt hinzu, dass der Weg über die Hauptverkehrsstrasse um 350 Meter länger ist (Distanzangaben gemäss google maps). Wenn die Beschwerdeführer argumentieren, dass Schülerinnen und Schüler für das Zurücklegen des Schulwegs nicht zwingend auf ein Motorfahrrad angewiesen sind, so ist ihnen zwar im Grund- satz zuzustimmen. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass das Einzugsgebiet der Schule Gurmels gross ist und der Weg vom Zentrum Guschelmuth zur Schule (gemäss google maps) insgesamt 4 km beträgt und nicht ganz flach ist (es sind insgesamt 74 resp. 42 Höhenmeter zu bewältigen). Da das Motorfahrrad besonders für in ländlichen Gebieten wohnende Jugendliche ein beliebtes Fortbewegungsmittel ist, besteht ein gewichtiges öffentliches Interesse daran, dass der Flurweg auch Schülerinnen und Schülern zur Verfügung gestellt wird, die mit dem Motorfahrrad zur Schule kommen, damit allen Schulkindern – unabhängig vom gewählten Transportmittel (Fuss- gänger, Fahrräder oder Motorfahrräder) – möglichst sichere Schulwege angeboten werden können. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass von der verfügten Massnahme nicht nur die Schülerinnen und Schüler der Schule Gurmels profitieren, sondern sämtliche Verkehrsteilnehmer, die zwischen Guschelmuth und Gurmels unterwegs sind. Wenn Motorfahrräder auf dem streitbetroffenen Flur- weg zugelassen sind, können Motorfahrradlenker diesen ansonsten verkehrsfreien Wegabschnitt mitbenützen und müssen nicht auf die stark befahrene Hauptverkehrsstrasse ausweichen. Damit

 wird nicht nur die Sicherheit für die Motorfahrradlenker erhöht, sondern auch jene für die übrigen Verkehrsteilnehmer, wird doch durch die verfügte Massnahme der Schnellverkehr vom Langsam- verkehr entflochten, der Verkehr auf der Cordaststrasse verflüssigt, gefährlichen Überholmanövern entgegengewirkt und damit schlussendlich die Unfallgefahr für sämtliche Verkehrsteilnehmer gesenkt. 3.2. Bleibt zu prüfen, ob die Aufhebung des Fahrverbotes für Motorfahrräder auf dem Flurweg geeignet, erforderlich und vernünftig ist, um das von der Gemeinde angestrebte Ziel (Verkehrs- sicherheit im Allgemeinen, Schulwegsicherheit im Besonderen) zu erreichen. 3.2.1. Die Aufhebung des Fahrverbotes für Motorfahrräder auf dem Flurweg ist ohne Weiteres geeignet, den Zweck der Verkehrs- resp. Schulwegsicherheit zu unterstützen, wird doch – wie bereits aufgezeigt wurde – mit der verfügten Massnahme der Schnellverkehr vom Langsamverkehr entflochten, der Verkehr auf der Hauptverkehrsstrasse verflüssigt, gefährlichen Überholmanövern entgegengewirkt und damit schlussendlich die Unfallgefahr für sämtliche Verkehrsteilnehmer gesenkt. 3.2.2. Auch ist die verfügte Massnahme

erforderlich, um das angestrebte Ziel zu erreichen, sind doch keine anderen, milderen Massnahmen ersichtlich. 3.2.3. Das Gebot der vernünftigen Relation zwischen Nutzen und Schaden verlangt, dass die mit der Massnahme angestrebten Vorteile in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen für die Beschwerdeführer stehen. Abzuwägen sind die Vorteile für die Schulwegsicher- heit gegenüber den Nachteilen, welche die Anwohner des streitbetroffenen Flurweges in Kauf nehmen müssen. Vor- und Nachteile sind qualitativ zu gewichten. Die Vorteile der Massnahmen sollen gesamthaft betrachtet deren Nachteile überwiegen. Es ist eine Interessenabwägung vorzu- nehmen, wobei die konkreten Verhältnisse zu würdigen sind. Die getroffene Lösung muss jedoch sachlich begründet, darf also nicht willkürlich sein. Das Ziel muss eine Optimierung sein, die sich aus der Kombination einer Maximierung von Vorteilen und einer Minimierung von Nachteilen ergibt. Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsanordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 SSV). Wie bereits ausführt wurde, sind die öffentlichen Interessen an der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der Schulwegsicherheit im Besonderen hoch. Von der verfügten Massnahme profitieren nicht nur die von Guschelmuth herkommenden Schülerinnen und Schüler der Schule Gurmels, welche nunmehr noch 290 Meter (anstatt wie bisher 1,2 km) auf der Hauptverkehrs- strasse zurückzulegen haben, sondern auch sämtliche anderen Verkehrsteilnehmer, die auf der Cordaststrasse unterwegs sind. Es wurde bereits aufgezeigt, dass durch die verfügte Massnahme der Schnellverkehr vom Langsamverkehr entflochten, der Verkehr auf der Cordaststrasse verflüssigt, gefährlichen Überholmanövern entgegengewirkt und damit schlussendlich die Unfall- gefahr für sämtliche Verkehrsteilnehmer gesenkt wird. Was die Interessen der Beschwerdeführer anbelangt, so ist zu berücksichtigen, dass diese durch die Aufhebung des Fahrverbots für Motorfahrräder auf dem Flurweg in ihren Interessen beeinträch- tigt sind, werden sie sich doch künftig vor allem mit Lärm-, aber auch mit Schadstoffimmissionen konfrontiert sehen. Diese Immissionen werden sich aber auf die Schulanfangs- und Schulend- zeiten konzentrieren. Zudem werden an den Wochenenden und während der Schulferien deutlich weniger Motorfahrräder auf dem Flurweg unterwegs sein. Zu berücksichtigen ist weiter, dass der Flurweg nicht an das Grundstück der Beschwerdeführer angrenzt, sondern in einer Entfernung von

 20 Metern dazu liegt. Die Distanz vom Flurweg zum Haus der Beschwerdeführer beträgt gar 50 Meter (Distanzangaben gemäss google maps). Diese Entfernung dürfte die Immissionen bereits erheblich abschwächen. Was die Immissionen anbelangt, die durch die rechtswidrige Benützung des Flurwegs entstehen (frisierte Motorfahrräder, Nachtruhestörungen, Benützung des Flurwegs durch Motorwagen und Motorräder), so sind die Beschwerdeführer mit diesem Einwand nicht zu hören. Solche Regelverletzungen können nämlich nicht dazu führen, an einem Fahrverbot festzu- halten, wenn ein öffentliches Interesse daran besteht, auf ein solches zu verzichten. Sollten solche Regelverletzungen die Beschwerdeführer beeinträchtigen, können sie bei der Polizei Anzeige erstatten. Was die übrigen von den Beschwerdeführern vorgebrachten Argumente anbelangt, so können sie daraus nichts zu ihren Gunsten ableiten. Namentlich können sie sich nicht darauf berufen, auf dem Flurweg habe seit je ein Fahrverbot für Motorfahrräder bestanden, kann doch die Gemeinde die Streckenführung und damit auch die Signalisation bei Bedarf den Gegebenheiten und Bedürfnis- sen anpassen. Insofern können sich die Beschwerdeführer nicht auf eine Besitzstandgarantie berufen. Auch kann ihnen die Tatsache, dass der streitbetroffene Flurweg in der Landschafts- schutzzone resp. im

Landschaftsschutzperimeter liegt, nicht zum Vorteil gereichen. Es ist nämlich nicht ersichtlich, inwiefern die Benutzung des Flurwegs durch Motorfahrräder dem Schutzzweck dieser Zone widersprechen sollte, wird doch am gegenwärtigen Zustand (Form des Reliefs, Wasserläufe, Einzigartigkeit der Vegetation, landwirtschaftliche Nutzung) des ausgeschiedenen Gebiets nichts verändert, da mit der verfügten Massnahme weder bauliche Veränderungen noch Terrainveränderungen verbunden sind (vgl. Art. 35 des Gemeindebaureglements; Auflageexem- plar von Juni 2018). Zudem erscheint der Vorhalt der Beschwerdeführer geradezu rechtsmiss- bräuchlich, steht doch ihr Haus in derselben Schutzzone. Schliesslich widerspricht es den Tatsachen, dass der Flurweg nicht im Richtplan eingezeichnet ist, wie die Beschwerdeführer behaupten. Der Flurweg ist sehr wohl im Richtplan eingezeichnet, wenn auch nicht als Hauptverkehrs-, Verbindungs-, Sammel- oder Erschliessungsstrasse. Ausserdem bildet er Teil des kommunalen Radwegnetzes (vgl. Richtplan, Auflageexemplar von Juni 2018). Damit ist festzustellen, dass die mit der Aufhebung des Fahrverbots für Motorfahrräder auf dem Flurweg angestrebten Vorteile (Verkehrs- und Schulwegsicherheit) insgesamt in einem vernünf- tigen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen für die Beschwerdeführer (Lärm- und Schadstoffimmissionen) stehen. Die streitige Massnahme ist damit auch unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit nicht zu beanstanden. 3.2.4. Was das zu beachtende Gebot der Rechtsgleichheit anbelangt, so ist festzustellen, dass die Gemeinde auf sämtlichen Flurwegen, die als Schulwege dienen, die Signalisation angepasst und auf ein Fahrverbot für Motorfahrräder verzichtet hat. Damit hat sie weder ungerechtfertigte Differenzierungen vorgenommen, noch notwendige Differenzierungen unterlassen. Der Vorwurf der Beschwerdeführer, die Gemeinde handle willkürlich und verletze mit der verfügten Massnahme das Diskriminierungsverbot, entbehrt damit jeglicher Grundlage. Zudem sind die Beschwerdeführer darauf hinzuweisen, dass allein die Tatsache, dass Motorfahr- räder die Hauptverkehrsstrasse nicht immer meiden können, kein Grund dafür sein kann, dass dort, wo dies möglich ist, aus Gründen der Rechtsgleichheit auf entsprechende Massnahmen verzichtet wird. 3.2.5. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Vorinstanz mit der verfügten Aufhebung des Fahrverbots für Motorfahrräder auf dem Flurweg ausgangs der Gemeindestrasse „Gugger“ rechts-

 konform gehandelt hat. Namentlich liegt die verfügte Massnahme im öffentlichen Interesse, ist geeignet, erforderlich und verhältnismässig und beachtet das Gebot der Rechtsgleichheit. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der Richter den grossen gestalterischen Spielraum der zuständigen Behörden zu respektieren hat und er nur bei Rechts- verletzungen eingreifen darf. Er hat aber nicht die Befugnis zu überprüfen, ob die von den zustän- digen Behörden verfügten Massnahmen die angemessensten und geeignetsten sind. 4. Die Beschwerdeführer berufen sich auf eine Zusicherung der ehemaligen Bauverwalterin, wonach der streitbetroffene Flurweg nicht als neue Zufahrt zum Quartier Gugger dienen und das dreiteilige Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder auf dem Flurweg bestehen bleiben solle. 4.1. Unrichtige Zusicherungen, Auskünfte, Mitteilungen oder Empfehlungen von Behörden können nach dem Grundsatz von Treu und Glauben Rechtswirkungen entfalten, (1) wenn die Behörde in einer konkreten Situation mit Bezug auf bestimmte Personen gehandelt hat, (2) wenn die Behörde für die Erteilung der betreffenden Auskunft zuständig war oder wenn sie der Bürger aus zureichenden Gründen als zuständig betrachten konnte, (3) wenn der Bürger die Unrichtigkeit der Auskunft nicht ohne Weiteres erkennen konnte, (4) wenn er im Vertrauen auf die Richtigkeit der Auskunft Dispositionen getroffen hat, die nicht ohne

Nachteil rückgängig gemacht werden können, und (5) wenn die gesetzliche Ordnung seit der Auskunftserteilung keine Änderung erfahren hat (Urteil BGer 1C_307/2009 und 1C_309/2009 vom 16. Februar 2010 E. 5; BGE 127 I 31 E. 3a; 121 II 473 E. 2c; 119 Ib 397 E. 6e). 4.2. Vorliegend können die Beschwerdeführer aus der Auskunft der ehemaligen Bauverwalterin nichts zu ihren Gunsten ableiten. Dies bereits deshalb, weil die Beschwerdeführer im Vertrauen auf die Richtigkeit der Auskunft keinerlei Dispositionen getroffen haben. Kommt hinzu, dass die Bauverwalterin den Beschwerdeführern keine Zusicherung abgab, wonach das geltende dreiteilige Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motofahrräder auf dem Flurweg bestehen bleibe, sondern sie lediglich über den Stand des Verfahrens informierte. So ist aus dem von den Beschwerdeführern eingereichten Mailverkehr ersichtlich, dass die Bauverwalterin auf die Frage der Beschwerdeführer, ob der Flurweg als neue Zufahrt zum Wohnquartier Gugger dienen werde und entsprechende Signale geplant seien, antwortete, ihrer letzten Information zufolge solle der Flurweg mit einem dreiteiligen Fahrverbot signalisiert werden; sollte dies aus irgendwelchen Gründen nicht so weiterverfolgt werden, werde sie die Beschwerdeführer umgehend informieren (vgl. den Mailverkehr vom 23. Mai 2014, Beilage zur Eingabe vom 11. Oktober 2018). Kommt hinzu, dass dieser Mailverkehr aus einer Zeit stammt, als der Gemeinderat noch nicht realisierte, dass ihm bei der Ausarbeitung des Signalisationsplanes ein Fehler unterlaufen war. So wurde für die Fahrverbotssignale auf den Flur- und Waldwegen ursprünglich durchgängig das dreiteilige Signal SSV 2.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ verwendet, obwohl für bestimmte Schulwegabschnitte das zweiteilige Signal 2.13 „Verbot für Motorwagen und Motorräder“ geplant war. Erst nach der erfolgten Beschilderung gingen Anfragen und Hinweise aus der Bevölkerung ein, wonach nun mit dem dreiteiligen Fahrverbot die Motorfahrräder diese Schul- wege nicht mehr benützen dürften, worauf der Gemeinderat seinen Fehler korrigierte und einen neuen Signalisationsplan ausarbeitete, der auf ein Fahrverbot für Motorfahrräder auf den Schul- wegen verzichtet (Stellungnahme der Gemeinde vom 8. Juni 2018).

Kantonsgericht KG Seite 9 von 9 Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass mit der Öffnung des Flurwegs keine neue Zufahrt zum Quartier Gugger geschaffen wurde, wie die Beschwerdeführer behaupten, ist doch die Benützung des Flurwegs durch Motorwagen und Motorräder nach wie vor nicht erlaubt. 4.3. Damit erweist sich auch der Vorwurf der Beschwerdeführer, die Gemeinde handle wider Treu und Glauben, da sie sich nicht an ihre Zusicherungen halte, als unbegründet.

E. 5

Insgesamt ist festzustellen, dass die Vorinstanz ihr Ermessen weder überschritten noch miss- braucht hat, indem sie die von der Gemeinde Gurmels beschlossene Signalisationsänderung, welche nicht zu beanstanden ist, genehmigt hat. Die von den Beschwerdeführern erhobene Beschwerde ist folglich abzuweisen und die ange- fochtene Verfügung der Vorinstanz vom 6. April 2018 zu bestätigen.

E. 6

Die Verfahrenskosten, die auf CHF 1‘000.- festgelegt werden, sind dem Verfahrensausgang entsprechend den Beschwerdeführern solidarisch aufzuerlegen und mit dem geleisteten Kosten- vorschuss zu verrechnen (Art. 131 Abs. 1 VRG; Art. 1 und 2 des kantonalen Tarifs vom 17. Dezember 1991 der Verfahrenskosten und Entschädigungen in der

Verwaltungsjustiz [TarifVJ; SGF 150.12]). Eine Parteientschädigung ist nicht geschuldet (Art. 137 und Art. 139 VRG). Der Hof erkennt: I. Die Beschwerde wird abgewiesen. II. Die Verfahrenskosten von CHF 1‘000.- werden A._____ und B._____ solidarisch auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. III. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen. IV. Zustellung. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht werden. Gegen die Festsetzung der Höhe der Verfahrenskosten ist innert 30 Tagen die Einsprache an die Behörde, die entschieden hat, zulässig, sofern nur dieser Teil des Entscheides angefochten wird (Art. 148 VRG). Freiburg, 18. Oktober 2018/dki Die Präsidentin: Die Gerichtsschreiberin-Praktikantin:

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