

FR_GERICHTE 603 2023 132 vom 7. Mai 2024

FR Kantonsgericht, 2024-05-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2023_132

FR: FR_GERICHTE 603 2023 132 du 7 mai 2024

IT: FR_GERICHTE 603 2023 132 del 7 maggio 2024

Regeste

Urteil des III. Verwaltungsgerichtshofes des Kantonsgerichts | Strassenverkehr und Transportwesen

Erwägungen

E. 1

Das Kantonsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde zuständig (Art. 12 des kantonalen Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr [AGSVG; SGF 781.1] in Verbindung mit Art. 114 Abs. 1 Bst. a des kantonalen Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; SGF 150.1]). Die Beschwerdeführerinnen sind zur Ergreifung des Rechtsmittels legitimiert (Art. 76 VRG). Die Beschwerdefrist wurde eingehalten (Art. 79 Abs. 1 VRG) und der Kostenvorschuss rechtzeitig bezahlt (Art. 128 VRG).

Kantonsgericht KG Seite 4 von 12 Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

E. 2

Mit der Beschwerde an das Kantonsgericht können die Verletzung des Rechts einschliesslich Über- schreitung oder Missbrauch des Ermessens sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden. Die Rüge der Unangemessenheit ist vorliegend ausgeschlossen (Art. 77 f. VRG).

E. 3

Streitig und zu prüfen ist, ob die Vorinstanz den Beschwerdeführerinnen die Gewährung einer Dau- erbewilligung für Nacht- und Sonntagsfahrten zu Recht verweigert hat.

E. 3.1

Gemäss Art. 2 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) gilt für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr sowie ein Sonntagsfahrverbot. Ziel dieser Verbote ist es, die Bevölkerung vor über- mässiger Belästigung durch Lärm, Erschütterungen und Abgase zu schützen, wie auch eine gewisse Gewähr dafür zu bieten, dass die Vorschriften über die Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeug- fahrer beachtet werden (BGE 101 Ib 265 E. 1). Der Bundesrat regelt die Einzelheiten und legt die Ausnahmen fest (Art. 2 Abs. 2 Satz 2 SVG). Der Bundesrat hat von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht und in der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) namentlich ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorwagen, gewerbliche Traktoren und Arbeitsmotorwagen, bestimmte Sattelmotorfahr- zeuge sowie Fahrzeuge, die einen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über

E. 3.2

Fahrten, die nicht dem Ausnahmekatalog von Art. 91a VRV entsprechen, unterliegen nach Art. 92 VRV der Bewilligungspflicht. Hierbei handelt es sich um eine sog. Polizeibewilligung, da das Gesetz die Regelvoraussetzungen für deren Erteilung genau umschreibt (TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, S. 439). Sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf Erteilung der Bewilligung (BGE 139 II 185 E. 4.2; Urteile BGer 2C_875/2011 vom 29. März 2012 E. 2.2; 1C_169/2008 vom 5. Dezember 2008 E. 12; 1C_228/2007 vom 28. November 2008 E. 5.1; 1C_76/2008 vom 5. September 2008 E. 4.1). Eine Bewilligung wird gewährt, wenn eine Fahrt am Sonntag oder zur Nachtzeit dringend ist und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann (Art. 92 Abs. 1 Satz 1 VRV). Sie wird erteilt für den Transport auf kürzester Strecke und nötigenfalls für eine unumgängliche Leerfahrt (Satz 2). Dringlichkeit sowie Unvermeidbarkeit sind unbestimmte Rechtsbegriffe, deren Konkretisierung mittels Auslegung erfolgt und der Verwaltung einen Beurteilungsspielraum belassen (WIEDERKEHR, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Aufl. 2022, S. 81 N. 186). Ob die Voraussetzungen zur Erteilung einer Bewilligung erfüllt sind, ist aufgrund des Sinns und Zwecks des in Frage stehenden Verbots restriktiv auszulegen (BGE 101 Ib 265 E.1). Art. 92 Abs. 2 VRV bestimmt, welche Fahrten und Transporte von der kantonalen Behörde zu bewilligen sind. Die kantonale Behörde ist demnach für Bewilligungen für den Transport von Postsendungen im Rahmen der Verpflichtung der Schweizerischen Post AG zur Grundversorgung mit Postdiensten (Bst. a), für den Transport von Postsendungen, sofern der Transport einem Angebot der Grundversorgung mit Postdiensten entspricht (Bst. abis), den Transport von Zirkus, Schausteller, Marktfahrer, Orchester, Theatermaterial und dergleichen (Bst. b), Fahrten beim Bau und Unterhalt von Strassen und Gleisanlagen sowie von Werkleitungen wie Strom, Wasser, Telekomleitungen (Bst. c), die Verschiebung von verkehrsstörenden Ausnahmefahrzeugen und für verkehrsstörende Ausnahmetransporte (Bst. d) sowie Fahrten bei Veranstaltungen, namentlich zum Transport von Lebensmitteln und Getränken (Bst. e) zuständig. Fahrten, welche nicht in Art. 92 Abs. 2 VRV aufgeführt sind, benötigen zusätzlich die Zustimmung des Bundesamts für Strassen (ASTRA), wobei allerdings der Kanton in einem dringenden Fall eine unerlässliche Fahrt von sich aus – unter Mitteilung an das ASTRA – gestatten kann (Art. 92 Abs. 3 VRV).

E. 3.3

Sofern ein Gesuchsteller sämtliche Kriterien für die Erteilung einer Bewilligung erfüllt, darf die zuständige Behörde entweder eine einzelfallweise (für eine oder mehrere bestimmte Fahrten) oder eine dauerhafte (für beliebig häufige Fahrten) Bewilligung erteilen, wobei eine Dauerbewilligung auf höchstens zwölf Monate zu befristen ist (Art. 93 Abs. 1 VRV). In der Bewilligung sind bei einer Einzelbewilligung die Art des Ladegutes, die Zeit der Fahrt und die Fahrstrecke (Art. 93 Abs. 2 Bst. a VRV), bzw. bei einer Dauerbewilligung die Art des Ladegutes, das Gebiet und die Zeit der Fahrten (Art. 93 Abs. 2 Bst. b VRV) anzugeben. Eine Bewilligung kann jederzeit entzogen werden, namentlich wenn sie missbraucht wurde oder bewilligte Fahrten nicht mehr nötig sind (Art. 93 Abs. 4 VRV).

Kantonsgericht KG Seite 6 von 12

E. 3.5

Tonnen mitführen, vorgesehen. Weiter findet sich in Art. 91a Abs. 1 VRV ein Ausnahmekatalog, welcher in abschliessender Weise diverse Fahrzeuge sowie Spezialfälle benennt, die nicht unter das generelle Nacht- und Sonntagsfahrverbot fallen. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot gilt entsprechend nicht für Fahrzeuge zum Personentransport (Bst. a), land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (Bst. b), Fahrzeuge, die einen Sattelanhänger mit einem zum Wohnen dienenden Aufbau mitführen (Bst. c), Fahrten der Feuerwehr, des Zivilschutzes, der Sanität, der Polizei und des Militärs sowie Fahrten zur Hilfeleistung bei Katastrophen (Bst. d), für gewerbliche Traktoren, Motorkarren und Arbeitskarren sowie ihre Anhänger, sofern die Fahrzeuge während den Verbotszeiten ausschliesslich für land- und forstwirtschaftliche Fahrten verwendet werden (Bst. e), für Fahrten der Schweizerischen Post AG und der Postkonzerngesellschaften (Bst. f), für Transporte von Lebensmitteln, die nicht tiefgefroren, ultrahocherhitzt oder sterilisiert sind und deren Verbrauchsfrist höchstens 30 Tage beträgt (Bst. g), für Transporte von Schlachttieren und Sportpferden (Bst. h), für Transporte von Schnittblumen (Bst. i), Transporte von Tageszeitungen mit redaktionellem Inhalt sowie Fahrten für aktuelle Fernsehreportagen (Bst. j), für Fahrten mit Raupenfahrzeugen zur Pistenbereitung (Bst. k), Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum, der speziell zum Blutspenden eingerichtet ist (Bst. l) sowie für schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 4'250 kg, sofern sie über einen emissionsfreien Antrieb verfügen und das 3'500 kg überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird (Bst. m) und für Sattelmotorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtzugsgewicht von höchstens 5'750 kg, sofern sie über einen emissionsfreien Antrieb verfügen und das 5'000 kg überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird (Bst. n). Ferner sind Fahrten zur Hilfeleistung bei Unfällen, Fahrzeugpannen und Betriebsstörungen, namentlich in öffentlichen Transportunternehmungen und im Flug-

Kantonsgericht KG Seite 5 von 12 verkehr, sowie Fahrten bei Winterdienstesinsätzen (Abs. 2), ebenso wie Veteranenfahrzeuge, die gemäss Eintrag im Fahrzeugausweis als solche anerkannt sind (Abs. 3), vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot ausgenommen.

E. 4

Die Beschwerdeführerinnen sind unbestrittenermassen Erbringer von Dienstleistungen beim Bau und Unterhalt von Gleisanlagen gemäss Art. 92 Abs. 2 Bst. c VRV und haben entsprechend ihrer Tätigkeit grundsätzlich Anspruch auf die Erteilung einer (kantonalen) Bewilligung für Nacht- und Sonntagsfahrten, sofern die Voraussetzungen von Art. 92 Abs. 1 VRV erfüllt sind. Streitig ist allerdings, ob die Vorinstanz zu Recht darauf schliesst, dass eine Dauerbewilligung nicht erteilt werden könne, da die Voraussetzungen jeweils im konkreten Einzelfall geprüft werden müssten. Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, die Voraussetzungen seien regelmässig erfüllt, weshalb (wie die Jahre zuvor) eine Dauerbewilligung zu gewähren sei. Folglich sind die gesetzlich verankerten Bewilligungsvoraussetzungen näher zu prüfen.

E. 4.1

Zur Voraussetzung von Art. 92 Abs. 1 Satz 1 VRV, wonach eine Nacht- und Sonntagsfahrt nicht durch organisatorische Massnahmen vermieden werden kann, führen die Beschwerdeführerinnen aus, dass auf vielen Baustellen der zur Verfügung stehende Platz beschränkt sei. Damit weder der öffentliche Zugverkehr noch die Strassen durch die

Maschinen behindert würden, fänden die Transporte der Spezialmaschinen in etwa 80% der Fälle hauptsächlich an den Wochenenden bzw. nachts statt und deren Anlieferung erfolge deshalb häufig nach Abfahrt der letzten Züge und der Abtransport unmittelbar nach Beendigung der Bauarbeiten. Da die Spezialmaschinen für den Bau und Unterhalt von Gleisanlagen konzipiert seien, liege es in der Natur der Sache, dass bei vielen Interventionen, in denen die Spezialmaschinen verwendet werden, regelmässig eine Beeinträchtigung des Schienenverkehrs vorliege. Es sei somit nicht von der Hand zu weisen, dass solche Arbeiten häufig nachts bzw. am Sonntag stattfänden, wenn der Zugverkehr eingeschränkt bzw. gänzlich eingestellt sei. Im Ergebnis fielen damit organisatorische Massnahmen zur Vermeidung einer Nacht- bzw. Sonntagsfahrt ausser Betracht.

E. 4.1.1

Die Beschwerdeführerinnen behaupten damit lediglich oberflächlich und in allgemeiner Weise, dass sie die Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung regelmässig als erfüllt betrachteten, ohne sich konkret auf tatsächliche (frühere oder zukünftige) Arbeitseinsätze zu stützen oder diese Einschätzung nachvollziehbar darzulegen und zu belegen bzw. entsprechende Beweise anzubieten. So führen sie zwar anhand verschiedener unbestimmter Begriffe (wie beispielsweise "regelmässig", "häufig", "bei vielen" etc.) aus, dass keine organisatorischen Massnahmen vorstellbar seien, die nicht gleichzeitig einen (erheblichen) Einfluss auf den Schienenverkehr mit sich bringen würden, und machen geltend, dass die Transporte in etwa 80% der Fälle an Wochenenden bzw. nachts stattfinden müssten. Ob und inwieweit diese 80% tatsächlich nicht durch organisatorische Massnahmen vermieden werden können, erläutern sie indes nicht weiter und belegen es auch in keiner Weise. Dadurch, dass die Beschwerdeführerinnen erklären, dass die Transporte in etwa 80% der Fälle an Wochenenden bzw. nachts stattfänden, erklären sie zudem implizit, dass (jedenfalls) etwa 20% der Nacht- bzw. Sonntagsfahrten planerisch vermieden werden können. In casu kann damit jedenfalls nicht auf eine dauerhafte Erfüllung der Voraussetzung geschlossen werden.

E. 4.1.2

Die Beschwerdeführerinnen haben von sich aus ein Gesuch für eine Ausnahmegewilligung für Nacht- und Sonntagsfahrten eingereicht. Zwar gilt im Verwaltungsverfahren grundsätzlich das Untersuchungsprinzip; dieses wird jedoch durch die Mitwirkungspflicht der Parteien relativiert. Die Mitwirkungspflicht erstreckt sich insbesondere auf Tatsachen, die eine Partei besser kennt als die Behörden und die diese ohne Mitwirkung der Betroffenen gar nicht oder nicht mit vernünftigem Aufwand erheben können (BGE 143 II 425 E. 5.1 mit Hinweisen). Nach einem allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsatz obliegt es derjenigen Partei, welche aus einem bestehenden Sachverhalt Rechte ableiten will, den Beweis dafür zu erbringen und die Folgen der Beweislosigkeit zu tragen

Kantonsgericht KG Seite 7 von 12 (Urteile BGer 8C_851/2013 vom 15. Januar 2014 E. 4.2; 8C_580/2009 vom 15. Dezember 2009 E. 3.2; Urteil KG FR 603 2021 77 vom 16. August 2021 E. 5.4). Es läge hauptsächlich an den Beschwerdeführerinnen aufzuzeigen, inwiefern die gesetzlich verankerten Voraussetzungen als jederzeit erfüllt betrachtet werden müssten und entsprechende Belege einzureichen bzw. anzubieten; als Erbringer der Leistungen kennen sie diese Tatsachen und Abläufe besser als die Bewilligungsbehörde und die entsprechenden Beweise können grundsätzlich nur durch sie beigebracht werden. Das

alleinige Anbieten eines Parteiverhörs in der Beschwerde- schrift, das sich nur auf die pauschalen Ausführungen in der Beschwerde bezieht, ohne dass kon- kretisiert wird, welche weiteren Erkenntnisse hierdurch zu erwarten wären, vermag nicht zu genügen und aus einem entsprechenden Parteiverhör sind folglich keine Erkenntnisse zu erwarten, die das Ergebnis zu ändern vermöchten. Demnach kann auch auf ein solches verzichtet werden (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 134 I 140 E. 5.3).

E. 4.2

Wie erwähnt, setzt Art. 92 Abs. 1 Satz 1 VRV für die Erteilung einer Bewilligung weiter voraus, dass die Fahrt nicht durch die Wahl anderer Verkehrsmittel, die nicht unter das Nacht- bzw. Sonn- tagsfahrverbot fallen, vermieden werden kann. Die Beschwerdeführerinnen führen diesbezüglich in ihrer Beschwerde aus, bei den meisten ihrer Spezialmaschinen handle es sich um grosse und schwere Geräte, deren Transport nicht durch andere Verkehrsmittel (wie beispielsweise mehrere kleinere Transporter; vgl. hierzu BGE 101 Ib 265), realisierbar sei. Bei Betrachtung der Maschinen, welche auf der Website der Beschwerdeführerinnen (aufrufbar un- ter: www.A._____.ch) präsentiert werden, erscheinen diese Ausführungen grundsätzlich nach- vollziehbar und überzeugend, wobei die Beschwerdeführerinnen selbst zugestehen, dass dies (lediglich) für "die meisten" ihrer Geräte zutrefe – wobei auch auf die vorstehenden Erwägungen verwiesen werden kann.

E. 4.3

Auch in Bezug auf die letzte Voraussetzung der Dringlichkeit der Fahrten nach Art. 92 Abs. 1 Satz 1 VRV ist festzustellen, dass bei den Tätigkeiten der Beschwerdeführerinnen durchaus Situa- tionen vorstellbar sind, die dieses Kriterium nicht erfüllen würden – das Gegenteil wird von ihnen denn auch gar nicht behauptet. Beispielhaft sei auf eine Baustelle hingewiesen, die aufgrund öko- nomischer oder planerischer Faktoren eine Nacht- bzw. Sonntagsfahrt durchführt, obwohl die ge- planten Massnahmen nicht dringlich sind und ohne Not hätten verschoben werden können. Auch hier erfolgt die Begründung der Beschwerdeführerinnen lediglich in oberflächlicher Weise. Entsprechend ist auch in Bezug auf die Dringlichkeit festzuhalten, dass die Prüfung der Vorausset- zung in einem konkreten Einzelfall erfolgen muss, ansonsten regelmässig nicht die Bewilligungsbe- hörde, sondern im Grunde die Beschwerdeführerinnen zu beurteilen hätten, ob die gesetzliche Voraussetzung gegeben ist (siehe hierzu auch nachfolgend).

E. 4.4

Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, eine Dauerbewilligung könne ohne Weiteres mit Auflagen verbunden werden; so hätten sie bereits mehrere Male (letztmalig im Zeitraum vom 1. Ja- nuar 2021 bis zum 31. Dezember 2021) eine Dauerbewilligung unter der Auflage erhalten, dass sie nur gültig sei, sofern die Fahrt dringend ist und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl anderer Verkehrsmittel vermieden werden könne. Auflagen sind Nebenbestimmungen, welche die Modalitäten einer Verfügung regeln und die ange- ordneten Rechte und Pflichten näher ausgestalten, indem sie der Hauptregelung, die in der Verfü- gung festgehalten wird, präzisierend hinzutreten (TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, Allgemeines Verwal- tungsrecht, 5. Aufl. 2022, S. 281). Sofern eine Bewilligung (lediglich) mit der Auflage verbunden wird,

Kantonsgericht KG Seite 8 von 12 dass die gesetzlichen Voraussetzungen eingehalten werden müssten, so delegiert die Bewilligungs- behörde im Grunde die konkrete Prüfung der Voraussetzungen an die Inhaber der Bewilligung, wo- bei die Nebenbestimmung in

ihrem Kern zur Hauptregelung wird. Entsprechend wird der durch das Gesetz geschaffene Beurteilungsspielraum ebenfalls den Inhabern der Bewilligung überlassen. Dies gilt auch für den Fall, wenn den Beschwerdeführerinnen in casu eine Dauerbewilligung erteilt würde; im Ergebnis käme ihnen dann die Kompetenz zu, über die gesetzliche Voraussetzung der Vermeidbarkeit durch planerische Massnahmen sowie deren Erfüllung zu entscheiden, da für die zuständige Behörde nicht ersichtlich ist, ob für ein konkretes Vorhaben die Voraussetzung tatsächlich erfüllt wird. Dies kann indes nicht angehen und widerspricht auch dem Willen des Verordnungsgebers, da Fahrten beim Bau und Unterhalt von Gleisanlagen sonst ohne Weiteres in den Ausnahmekatalog von Art. 91a VRV hätten aufgenommen werden können, und diese Tätigkeit nicht der Bewilligungspflicht gemäss Art. 92 VRV hätte unterstellt werden müssen. Überdies ist fraglich, ob eine Auflage, welche lediglich vorgibt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen eingehalten sein müssten, überhaupt als Auflage qualifiziert werden kann (vgl. hierzu Urteil BVGer C-1592/2008 vom 30. März 2010 E. 5.2). Bei Erteilung einer Dauerbewilligung unter Auflagen müsste in dieser die Art des Ladegutes, das Gebiet und die Zeit der Fahrten angegeben werden (Art. 93 Abs. 2 Bst. b VRV). Gemäss den Erläuterungen des ASTRA zur Änderung der VRV vom 28. März 2007, welche am 1. Juli 2007 in Kraft getreten ist (AS 2007 2101 [nachfolgend: Erläuterungen]), ist hierbei zu beachten, dass Dauerbewilligungen grundsätzlich aus Praktikabilitätsgründen (Dringlichkeit) erteilt werden, sofern z.B. die Angabe einer genauen Fahrstrecke oder häufig wechselnde Destinationen dazu führen, dass die Erteilung einer Einzelbewilligung nicht möglich ist (Erläuterungen, Beilage 3, S. 3). Da beauftragte Dritte oftmals ein definiertes Gebiet betreuen, können die Angaben zwar auf Gebietsbezeichnungen beruhen (z.B. "ganzer Kanton Tessin", "Kantone Bern, Freiburg und Waadt", vgl. Erläuterungen, Beilage 3, S. 3); eine solche darf allerdings nur in begründeten Ausnahmefällen auf das Gebiet der "ganzen Schweiz" ausgeweitet werden (Erläuterungen, Beilage 3, S. 3). Demnach ist die Erteilung einer Dauerbewilligung auch in Bezug auf die erforderlichen Angaben, die diese enthalten muss, nicht statthaft, da sie (wie die Jahre zuvor) lediglich auf das Gebiet der "ganzen Schweiz" eingegrenzt werden könnte, was indes nur in begründeten Ausnahmefällen möglich sein darf und vorliegend nicht ersichtlich ist.

E. 4.5

Wie die Beschwerdeführerinnen richtig erkennen, erwächst aufgrund von Art. 92 Abs. 2 Bst. c VRV für Tätigkeiten in ihrem Betätigungsfeld zwar grundsätzlich ein Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung. Der Anspruch besteht allerdings nur, wenn sämtliche Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt sind, was konsequenterweise anhand einer Einzelfallprüfung festgestellt werden muss, da eine generelle Dauerbewilligung nach dem Vorgesagten einer Erweiterung des Ausnahmekatalogs nach Art. 91a VRV gleichkäme. Nach dem Sinn und Zweck des Verbots, die Bevölkerung vor übermässiger Belästigung durch Lärm, Erschütterungen und Abgase zu schützen, wie auch eine gewisse Gewähr dafür zu bieten, dass die Vorschriften über die Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer beachtet werden, sind Ausnahmen restriktiv auszulegen. Diesbezüglich kann es nicht angehen, dass eine Bewilligung erteilt wird und die bundesrechtlich festgelegten Voraussetzungen ungeprüft blieben bzw. die Prüfung anhand von Auflagen dem Gesuchsteller übertragen würde. Ein solches Vorgehen würde dem Willen des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers diametral zuwiderlaufen.

E. 5

Die Abweisung des Gesuchs basiert gemäss der Vorinstanz auch auf dem Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Sonderbewilligungen vom 9. April 2014, wonach Dauerbewilligungen nur erteilt werden dürften, wenn sichergestellt sei, dass die Voraussetzungen dauerhaft eingehalten würden. Daher müssten solche Bewilligungen, wie vom Gesetz gefordert, zweckmässig eingegrenzt werden können. Entsprechend hat die Vorinstanz den Beschwerdeführerinnen die Dauerbewilligung ab dem Jahre 2022 nicht mehr erteilt. Da die Vorinstanz ihnen indes die in Frage stehende Bewilligung in den Jahren 2017 bis 2021 – also drei Jahre nach Erstellung des zitierten Protokolls und insgesamt während einer Dauer von fünf Jahren – ohne Weiteres erteilt hatte, muss geprüft werden, ob die Beschwerdeführerinnen aus Gründen des Vertrauensschutzes dennoch Anspruch auf deren Erteilung haben.

E. 5.1

Grundsätzlich kann sich ein Rechtsuchender der korrekten Rechtsanwendung nicht mit dem Argument entziehen, das Recht sei in anderen Fällen falsch oder gar nicht angewendet worden (BGE 146 I 105 E. 5.3.1). Nach dem Grundsatz des Vertrauensschutzes dürfen sich Private allerdings auf behördliche Handlungen, welche berechtigterweise bestimmte verhaltenswirksame Erwartungen wecken, auch dann verlassen, wenn diese Handlungen unrichtig waren oder gar nicht hätten getätigt werden dürfen. Die Bürger sollen in ihrem Glauben an die Verlässlichkeit des Staats nicht betrogen werden (TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, S. 184). Andererseits muss die Behörde jederzeit von der Richtigkeit ihrer Rechtsauffassung überzeugt sein. Diese Überzeugung kann im Laufe der Zeit aus verschiedenen Gründen schwinden (z.B., wenn die Behörde zum Schluss kommt, die bisherige Sinndeutung eines bestimmten Rechtssatzes sei das Ergebnis einer falschen Auslegung). Dann muss es zulässig sein, eine jetzt als unrichtig erkannte Rechtsanwendungspraxis aufzugeben. Die Praxisänderung soll aber stets unter dem Zwang besserer Einsicht erfolgen und vom Willen zur dauernden Neuausrichtung der Rechtsanwendung getragen sein. (TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, S. 200). Auch die Rechtsprechung erlaubt eine Änderung der Praxis, wenn ernsthafte und sachliche Gründe vorliegen, von der bisherigen Praxis abzurücken, die Änderung in grundsätzlicher Weise erfolgt, das Interesse an der neuen Rechtsanwendung die gegenläufigen Rechtssicherheitsinteressen überwiegt und die Praxisänderung nicht gegen Treu und Glauben verstösst (BGE 146 I 105 E. 5.2.2; 144 I 181 E. 5.3.1).

E. 5.2

Wie dargelegt ist die Erteilung einer Dauerbewilligung ohne Prüfung der dafür notwendigen Voraussetzungen nicht statthaft und käme einer Erweiterung der Ausnahmetatbestände von Art. 91a VRV gleich. Entsprechend führt eine solche Praxis im Grunde zu einer Umgehung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots. Folglich liegen offensichtlich ernsthafte und sachliche Gründe vor, um von der bisherigen Praxis abzuweichen. Im Entscheid vom 4. August 2023 erklärte die Vorinstanz, die Beschwerdeführerinnen hätten die früheren Dauerbewilligungen aufgrund einer falschen Rechtsanwendung erhalten; entsprechend ist klar davon auszugehen, dass die Vorinstanz die Rechtsanwendung nun in grundsätzlicher Weise ändert und das Recht zukünftig – für alle Gesuchsteller in gleicher Weise – richtig anwenden will. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorwagen dient dem Schutz der Bevölkerung vor

übermässiger Belästigung und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit (vgl. E. 3.1). Es handelt sich folglich um ein öffentliches Interesse von hoher Tragweite, wohingegen das Interesse an einer Dauerbewilligung seitens der Beschwerdeführerinnen auf Praktikabilitätsüberlegungen bzw. ökonomischen Erwägungen basiert und den erwähnten öffentlichen Interessen unterzuordnen ist.

Kantonsgericht KG Seite 10 von 12 Zwar ist den Beschwerdeführerinnen dahingehend recht zu geben, dass der administrative Aufwand steigt, wenn für jeden Transport eine neue Einzelbewilligung einzuholen ist. Indes scheint der Aufwand tragbar zu sein, zumal sie nach ihrer Anfrage vom 18. Januar 2022 für die Erteilung einer Bewilligung für das Jahr 2022 bis am 2. März 2023 – also über ein Jahr lang – zuwarteten und keine weitere Korrespondenz erfolgte. Zudem entspricht dieses Vorgehen dem gesetzlichen Willen, der im Bereich von Bau- und Unterhaltsarbeiten von Gleisanlagen die erforderlichen Voraussetzungen normiert hat und eine entsprechende Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung vorschreibt. Schliesslich darf die Praxisänderung nicht gegen Treu und Glauben verstossen. Zur Wahrung von Treu und Glauben muss eine Praxisänderung angekündigt werden, wenn der Betroffene andernfalls einen Rechtsverlust erleiden würde, den er hätte vermeiden können, wenn er die neue Praxis bereits gekannt hätte (TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, S. 200). Gegen Änderungen der materiellrechtlichen Praxis gibt es grundsätzlich keinen allgemeinen Vertrauensschutz; die neue Praxis ist grundsätzlich sofort und in allen hängigen Verfahren anzuwenden. Anders verhält es sich nur, wenn die Weiterführung der alten Praxis individuell zugesichert war oder die Behörde sonst wie entsprechende Erwartungen geweckt hatte (BGE 103 Ib 197 E. 4). Die Beschwerdeführerinnen haben bis zum Jahr 2022 jeweils eine Dauerbewilligung erhalten. Indes kann dies nicht als individuelle Zusicherung seitens der zuständigen Behörde gewertet werden, da bereits der Wortlaut von Art. 93 Abs. 1 VRV eindeutig vorschreibt, dass eine Dauerbewilligung maximal auf zwölf Monate zu befristen ist. Die Beschwerdeführerinnen mussten entsprechend jährlich ein neues Gesuch einreichen, damit die Voraussetzungen erneut geprüft werden konnten. Auch wenn die Erteilung der Bewilligung während knapp fünf Jahren allenfalls gewisse Erwartungen hätte wecken können, durften sie sich nicht ohne Weiteres darauf verlassen, dass sie jedes Mal erteilt wird. Zudem ist nicht ersichtlich und es wird auch nicht geltend gemacht, dass sie einen vermeidbaren Rechtsverlust erlitten hätten.

E. 5.3

Zusammenfassend kann geschlossen werden, dass die Beschwerdeführerinnen auch aus dem Grundsatz des Vertrauensschutzes nichts zu ihren Gunsten ableiten können.

E. 6

Schliesslich rügen die Beschwerdeführerinnen, die Verweigerung der Dauerbewilligung verstosse gegen die Wirtschaftsfreiheit, da die Massnahme zwar geeignet, aber nicht zumutbar und nicht erforderlich sei.

E. 6.1

Die Wirtschaftsfreiheit ist in Art. 27 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) verankert und schützt die Ausübung jeder auf Erwerb gerichteten privaten Tätigkeit. Einschränkungen der Wirtschaftsfreiheit sind zulässig, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse

liegen, verhältnismässig sind und den Kerngehalt des Grundrechts nicht einschränken (Art. 36 BV) sowie wenn sie nicht vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit abweichen (Art. 94 Abs. 4 BV).

E. 6.2

Die Bewilligungspflicht für Nacht- und Sonntagsfahrten für schwere Motorwagen ist eine Einschränkung einer privatwirtschaftlichen Tätigkeit und tangiert grundsätzlich die Wirtschaftsfreiheit gemäss Art. 27 BV. Unbestrittenermassen stützt sich das Nacht- und Sonntagsfahrverbot auf eine genügende gesetzliche Grundlage, es ist durch öffentliche Interessen (insbesondere die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie den Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belästigung) gerechtfertigt und ein geeignetes Mittel, um die gewichtigen öffentlichen Interessen zu schützen. Entgegen der Argumentation der Beschwerdeführerinnen ist auch nicht ersichtlich, dass die Einho-

Kantonsgericht KG Seite 11 von 12 lung von Einzelbewilligungen nicht zumutbar wäre; wie bereits in E. 5.2 ausgeführt, entsteht für die Beschwerdeführerinnen zwar ein höherer administrativer Aufwand, dieser erscheint allerdings im Lichte der betroffenen öffentlichen Interessen gerechtfertigt. Wenn die Beschwerdeführerinnen weiterhin eine Dauerbewilligung unter Auflagen erhielten, würde die Prüfung der Bewilligungsvoraussetzungen regelmässig nicht durch die Bewilligungsbehörde, sondern durch jene selbst erfolgen, was nicht dem Willen des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers entsprechen kann. Die einzelfallweise Prüfung der Bewilligungsvoraussetzungen erweist sich mit Blick auf das bereits Gesagte entsprechend auch als erforderlich.

E. 6.3

Wie die Beschwerdeführerinnen weiter geltend machen, führen sie teilweise Transporte für staatsnahe Unternehmen durch, welche eine öffentliche Aufgabe erfüllen und zum Teil einem Plan- genehmigungsverfahren unterliegen. Auch die Auftragserteilung durch solche Unternehmen ändert nichts daran, dass die einzelfallweise Prüfung der Bewilligungsvoraussetzungen durch die zuständige Behörde verhältnismässig ist. So ist auch für diese Fälle keine gesetzlich verankerte Delegation der Kompetenz zur Erteilung einer Bewilligung für Nacht- und Sonntagsfahrten vorgesehen; es ist allein Sache der zuständigen Bewilligungsbehörde – in casu somit der Vorinstanz – die Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen zu prüfen.

E. 7

Im Ergebnis ist die Beschwerde der Beschwerdeführerinnen unbegründet und somit abzuweisen.

E. 8.1

Die Gerichtskosten, die auf CHF 2'000.- festgelegt werden, sind dem Verfahrensausgang entsprechend den Beschwerdeführerinnen aufzuerlegen und mit dem geleisteten Kostenvorschuss 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).

E. 8.2

Es besteht kein Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 137 Abs. 1 VRG). (Dispositiv auf der nächsten Seite)

Kantonsgericht KG Seite 12 von 12 Der Hof erkennt: I. Die Beschwerde wird abgewiesen. II. Die Gerichtskosten werden auf CHF 2'000.- festgesetzt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. III. Es besteht kein Anspruch auf Parteientschädigung. IV. Zustellung. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Bundesgericht ein- gereicht 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, 7. Mai 2024/dgr/sba Die Präsidentin Der Gerichtsschreiber-Praktikant

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