

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2018 143

Entscheid vom 18. Dezember 2018

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident
Ruth Mikšovic-Waldis, Richterin
Monica Huber-Landolt, Richterin
MLaw Darinka Balzarini, a.o. Gerichtsschreiberin

Parteien

1. A. _____, ,
2. B. _____, ,
3. C. _____, ,
4. D. _____, ,
5. E. _____, ,
Beschwerdeführer,
alle vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. et lic.phil.
F. _____, ,

gegen

1. G. _____, ,
G. _____, ,
2. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,
Postfach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanzen,

Gegenstand

Schulrecht (Schulweg; Schultransport; Transportkostenent-
schädigung)

Sachverhalt:

A. Mit Beschluss (GRB) Nr. 986 vom 10. November 2017 entschied der Gemeinderat Z. auf Antrag des Schulrates, die Gesamtschule H._____, inklusive Vorschulgruppe, ab Schuljahr 2018/2019 nicht weiterzuführen und die Schule zu schliessen. Mit dieser Schliessung zeigte sich die Interessengemeinschaft (IG) Schule H._____, (vertreten durch D._____) nicht einverstanden. Unter anderem machte sie geltend, der Schulrat habe den Gemeinderat nicht abschliessend über die Kosten des Schulbusses, die Schneeräumung etc. informiert. Einem Wiedererwägungsgesuch leistete der Gemeinderat am 12. Januar 2018 keine Folge. Auf ein zweites Wiedererwägungsgesuch vom 2. März 2018 trat der Gemeinderat mit Beschluss Nr. 256 vom 29. März 2018 nicht ein.

Am 27. April 2018 reichte D._____ eine Einzelinitiative ein mit dem Antrag, über die Weiterführung der Gesamtschule im H._____ sollen die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Z. in einer Volksabstimmung entscheiden. Mit GRB Nr. 398 vom 25. Mai 2018 erklärte der Gemeinderat Z. dieses Initiativbegehren für unzulässig. Dieser Beschluss wurde vom Verwaltungsgericht mit VGE III 2018 107 vom 27. Juli 2018 bestätigt.

B. Nach vorangegangenen Informationsveranstaltungen teilte der Schulrat D. und E. mit Schreiben vom 15. Mai 2018 betreffend "Neuorganisation Schülertransporte ab Schuljahr 2018/2019: Äusserer H._____" seinen Entscheid mit, dass für den Schülertransport die bewährte öffentliche Buslinie Richtung G genutzt werde. Diese Transportlinie werde seit Jahren durch die Schülerinnen und Schüler im Gebiet R, G., D.d. und früher auch durch die Kinder des äusseren H. genutzt. Den Eltern des äusseren H. werde für den Transport ihrer Kinder bis zur öffentlichen Haltestelle G max. viermal täglich (inkl. Mittag) "eine Kilometerentschädigung pro gefahrenen Kilometer und Fahrzeug inkl. Busabonnement" vergütet. Die Entschädigung pro gefahrenen Kilometer betrage Fr. 1.-- (RR-act. II/01/Beilage 12). Mit Schreiben vom 25. Mai 2018 erklärten Heidi und D._____, mit der Kilometerentschädigung nicht einverstanden zu sein, da darin die Zeitentschädigung nicht einberechnet worden sei. Zudem sei der Schulweg für die Kinder nicht zumutbar (RR-act. II/01/Beilage 16). Am 14. Juni 2018 ersuchten D. und E. unter Bezugnahme auf ein Schreiben des Schulrates vom 6. Juni 2018 (nicht aktenkundig) um eine beschwerdefähige Verfügung (RR-act. II/01/Beilage 19). Am 29. Juni 2018 fand eine Besprechung des Schulrates mit Heidi und D._____ statt (RR-act. II/01/Beilage 18 [Akttenotiz vom 5.7.2018]). Gleichentags verfügte der Schulrat was folgt (Verfügung Nr. 74.00 [RR-act. II/01/Beilage 20]):

1. Der Schulrat hält an seinem Beschluss fest, dass ab Schuljahr 2018/2019 die Schüler des ä.H. die öffentliche Buslinie benützen und den Eltern für den Transport ihrer Kinder bis zur öffentlichen Haltestelle G max. viermal täglich (inkl. Mittag) eine Kilometerentschädigung pro gefahrenen Kilometer und Fahrzeug inkl. Busabonnement vergütet wird.

(2.-4. Kosten der Verfügung von Fr. 75.--; Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

C. Gegen diese Verfügung des Schulrates vom 29. Juni 2018 liessen D. und E. sowie ihre Töchter mit Eingabe vom 23. Juli 2018 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Schwyz erheben mit den folgenden Anträgen:

1. Die vorliegende Beschwerde sei gutzuheissen.
2. Die Verfügung des Schulrates der Gemeinde Z. vom 29. Juni 2018 sei aufzuheben.
3. Die kommunale Schulbehörde habe die Zumutbarkeit des Schulwegs der Beschwerdeführer 1 bis 3 durch geeignete Massnahmen, namentlich durch
 - Einrichtung eines Schulbusses (4x täglich);
 - eventualiter durch Einrichtung eines unentgeltlichen Mittagstisches am Schulort über Mittag (anstelle von schulorganisatorischen Massnahmen wie Schulbus über Mittag etc.) und/oder
 - andere geeignete Massnahmen, sicherzustellen.
4. Die kommunale Schulbehörde sei anzuweisen, die Zumutbarkeit des Schulwegs der Beschwerdeführer 1 bis 3 ab Schulbeginn des Schuljahres 2018/2019 durch geeignete Massnahmen, namentlich durch
 - Einrichtung eines Schulbusses (4x täglich);
 - eventualiter durch Einrichtung eines unentgeltlichen Mittagstisches am Schulort über Mittag (anstelle von schulorganisatorischen Massnahmen wie Schulbus über Mittag etc.) und/oder
 - andere geeignete Massnahmen, vorsorglich sicherzustellen.
5. Der Antrag Ziff. 4 sei nach einer kurzen, nicht erstreckbaren Vernehmlassungsfrist spätestens bis zum Beginn des Schuljahres 2018/2019 anzuordnen.
6. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Vorinstanz/Beschwerdegegnerin.

D. Mit Präsidialverfügung Nr. 9/2018 vom 17. August 2018 entschied der Landammann des Kantons Schwyz wie folgt:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (inklusive Kanzleikosten) im Betrag von Fr. 800.-- werden den Beschwerdeführern auferlegt (...).
3. Parteientschädigungen werden keine zugesprochen.

(4.-7. Rechtsmittelbelehrung; Genehmigung durch den Regierungsrat; Zustellung).

Mit Beschluss (RRB) Nr. 602/2018 vom 28. August 2018 genehmigte der Regierungsrat die Präsidualverfügung vom 17. August 2018.

E. Gegen die Präsidualverfügung vom 17. August 2018 (Versand am gleichen Tag) lassen H. und D. _____ sowie ihre Töchter mit Eingabe vom 6. September 2018 (Postaufgabe am gleichen Tag) fristgerecht beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Beschwerde erheben mit den folgenden Anträgen:

1. Die vorliegende Beschwerde sei gutzuheissen.
2. Die Präsidualverfügung Nr. 9/2018 vom 17. August 2018 sei aufzuheben.
3. Die kommunale Schulbehörde habe die Zumutbarkeit des Schulwegs der Beschwerdeführer 1 bis 3 durch geeignete Massnahmen, namentlich durch
 - Einrichtung eines Schulbusses (4x täglich);
 - eventualiter durch Einrichtung eines unentgeltlichen Mittagstisches am Schulort über Mittag (anstelle von schulorganisatorischen Massnahmen wie Schulbus über Mittag etc.) und/oder
 - andere geeignete Massnahmen, sicherzustellen.
4. Die kommunale Schulbehörde sei anzuweisen, die Zumutbarkeit des Schulwegs der Beschwerdeführer 1 bis 3 ab Schulbeginn des Schuljahres 2018/2019 durch geeignete Massnahmen, namentlich durch
 - Einrichtung eines Schulbusses (4x täglich);
 - eventualiter durch Einrichtung eines unentgeltlichen Mittagstisches am Schulort über Mittag (anstelle von schulorganisatorischen Massnahmen wie Schulbus über Mittag etc.) und/oder
 - andere geeignete Massnahmen, vorsorglich sicherzustellen.
5. Der Antrag Ziff. 4 sei dringlich anzuordnen.
6. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Vorinstanz/Beschwerdegegnerin, eventualiter zu Lasten des Staates.

Am 11. September 2018 reichten die Beschwerdeführer ergänzende Unterlagen (Fotos) ein.

F. Das Sicherheitsdepartement beantragt am 18. September 2018 unter Verweis auf die Begründung in der Präsidualverfügung die Abweisung der Beschwerde.

Der Schulrat stellt mit Vernehmlassung vom 4. Oktober 2018 folgende Anträge:

1. Gerichtspräsident lic.iur. Achilles Humbel, die Richterinnen Ruth Mikšovic-Waldis und Monica Huber-Landolt sowie Gerichtsschreiber MLaw Stefan Getzmann haben wegen Befangenheit in den Ausstand zu treten.
2. Auf das Begehren der Beschwerdeführer um Anordnung dringlicher bzw. vorsorglicher Massnahmen zur Sicherstellung der Zumutbarkeit des

Schulweges ist mangels Rechtsschutzinteresse nicht einzutreten (Beschwerdeantrag Ziff. 4).

3. Die Beschwerde sei abzuweisen, soweit auf diese einzutreten ist.
 4. Alles unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführer.
- (5.-6. Hinweis betr. Vernehmlassung samt Akten; Zustellung).

G.1 Mit Zwischenbescheid VGE III 2018 164 vom 12. Oktober 2018 entschied der Einzelrichter (Vizepräsident) wie folgt über den Antrag auf Anordnung (Sicherstellung) vorsorglicher Massnahmen:

1. Der Beschwerdeantrag Ziff. 5 i.V.m. Ziff. 4 betreffend vorsorgliche Sicherstellung der Zumutbarkeit des Schulweges wird abgewiesen.
 2. Über die Kosten- und Entschädigungsfolgen dieses Zwischenbescheides wird mit der Hauptsache (Verfahren 2018 143) entschieden.
- (3.-4. Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

G.2 Mit Entscheid VGE III 2018 162 vom 29. Oktober 2018 entschied das Verwaltungsgericht über das Ausstandsbegehren der Gemeinde wie folgt:

1. Das Ausstandsbegehren wird abgewiesen.
 2. Die Verfahrenskosten von Fr. 500.-- (...) werden dem Gesuchsteller (bzw. der Gemeinde Z.) auferlegt.
 3. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
- (4.-5. Rechtsmittelbelehrung).

H. Am 31. Oktober 2018 reichen die Beschwerdeführer eine Stellungnahme zu den Vernehmlassungen der Vorinstanzen ein. Der Schulrat dupliziert am 22. November 2018. Mit Eingabe vom 12. Dezember 2018 lassen die Beschwerdeführer ihren Verzicht auf weitere Bemerkungen mitteilen und reichen gleichzeitig eine Kostennote über Fr. 11'089.75 (Fr. 5'883.70 für das vorinstanzliche Verfahren, Fr. 5'206.05 für das verwaltungsgerichtliche Verfahren) ein.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Art. 19 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) vom 18. April 1999 i.V.m. Art. 62 Abs. 2 BV gewährleistet den ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht. Nach § 8 Abs. 1 des Volksschulgesetzes (VSG; SRSZ 611.210) vom 19. Oktober 2005 ist der Unterricht an der öffentlichen Volksschule unentgeltlich. Der Kindergarten ist die erste Stufe der Volksschule und bereitet die Kinder u.a. auf die Primarschule vor (vgl. § 11 Abs. 1 VSG). Das Kindergartenangebot kann ein oder zwei Jahre umfassen (§ 11 Abs. 2 VSG). Wo Schülerinnen und Schülern der Schulweg nicht zugemutet werden kann, sorgen die Schulträger auf eigene Kosten für eine angemessene Fahrgelegenheit (vgl. § 8 Abs. 3 VSG). Wenn es die Umstände erfordern, sorgen die Schulträger für die Mittagsverpflegung und Betreuung der Schülerinnen und Schüler. Die Schulträger beteiligen sich an den Kosten (§ 8 Abs. 4 VSG). Der Anspruch auf Unentgeltlichkeit des Kindergartens erstreckt sich auch auf die Unentgeltlichkeit des Schülertransports (RRB Nr. 1002 vom 9.6.1998; EGV-SZ 1997 Nr. 51). Gemäss § 63 Abs. 3 lit. i VSG entscheidet der Schulrat über den Schülertransport und die Schülerverspflegung.

1.2 Der Wegweiser zur Gesetzgebung der Volksschule (Stand 25.9.2018) des kantonalen Amtes für Volksschulen und Sport äussert sich in Kapitel 3.1 zum Schülertransport (Ziff. 3.1.1) und zur Mittagsverpflegung (Ziff. 3.1.2). Als Grundsatz wird § 8 Abs. 3 VSG zitiert. Weiter werden unter anderem folgende Empfehlungen und Hinweise gemacht:

2. Zumutbarkeit des Schulweges

Über die Zumutbarkeit eines Schulweges entscheidet im Rahmen der Schulverordnung und dieser Empfehlungen der Schulträger.

Schülern der Sekundarstufe I kann die Benützung von Fahrrädern grundsätzlich zugemutet werden. Dabei ist die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Als Richtwert für die obere Grenze eines zumutbaren Schulweges (Hin- oder Rückweg) gilt eine Gehzeit von 45 Minuten und eine Fahrzeit (Fahrrad) von 15 Minuten.

Für die Benützung von Fahrrädern sowie bei der Berechnung der Gehzeit sind die klimatischen und topografischen Verhältnisse angemessen zu berücksichtigen.

3. Besondere Verhältnisse

Ist die Durchführung eines Schülertransportes wegen besonderer Verhältnisse unmöglich und werden dadurch Vorkehren nötig, welche die Eltern finanziell zusätzlich belasten, so hat sich der Schulträger an diesen Kosten angemessen zu beteiligen.

4. Angemessenheit des Transportes

Wo eine Fahrgelegenheit organisiert wird, soll ein allfälliger für die Schüler noch verbleibender Gehweg nicht mehr länger als 30 Gehminuten sein.

5. Öffentliche Verkehrsmittel

Schüler benützen nach Möglichkeiten öffentliche Verkehrsmittel.

Betreffend die Mittagsverpflegung samt Betreuung der Volksschüler werden unter anderem folgende Empfehlungen und Hinweise gemacht:

1. Verpflegungsberechtigt

Erweist sich an ganzen Schultagen ein Schülertransport über die Mittagszeit als zu kostspielig oder ist er aus zeitlichen Gründen nicht durchführbar, so hat der Schulträger für die einfache Mittagsverpflegung jener Schüler zu sorgen, deren Mittagszeit zu Hause nicht mindestens 40 Minuten beträgt.

(2.-3. ...).

4. Beitrag der Eltern

Der Schulträger beteiligt sich angemessen an den Kosten der von ihm organisierten Mittagsverpflegung (vgl. § 8 Volksschulgesetz).

1.3.1 Die Beschwerdeführer Ziff. 1 bis Ziff. 3 (bzw. Töchter der Beschwerdeführer Ziff. 4 und 5) wurden mit der Schliessung der Schule H. _____ dem Schulhaus N.-Gasse zugeteilt. R. (bei Beginn des Schuljahres 2018/2019 zwölfjährig) besucht im laufenden Schuljahr die 6. Klasse, T. (knapp neunjährig) die vierte Klasse und N. (gut fünfjährig) den Kindergarten. Der Kindergartenbesuch erfolgt jeweils am Montag-, Mittwoch- und Freitagmorgen sowie am Dienstag- und Donnerstagnachmittag; die beiden älteren Mädchen haben jeweils am Morgen und am Nachmittag (ausgenommen der Mittwochnachmittag) Unterricht (vgl. Vernehmlassung des Schulrates im regierungsrätlichen Beschwerdeverfahren vom 6.8.2018 [RR-act. II/01 S. 8 Ziff. 11.2]). Die Schulzeiten dauern von 08.00 Uhr bis 11.20 Uhr und von 13.30 Uhr bis 15.00 Uhr bzw. 16.00 Uhr (angefochtener RRB Erw. 5.4) bzw. für die Primarschülerinnen mit betreutem Lernen von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr (RR-act. II/01 S. 8 Ziff. 11.2 sowie Beilage 13).

Der direkte Schulweg der Mädchen führt von ihrem Wohnsitz über die I. _____ zum J. _____ und von dort entlang der K. _____ zum Schulhaus N.-Gasse (N.-Gasse), oder vom J. _____ - alternativ - über das Herrenfeld (vorbei an der Nauerkapelle), den Maihofweg (vorbei an der Schutzengelkapelle) und die St. Martinstrasse (mit Fusswegen über die Hirschstrasse) zur N.-Gasse. Dieser Weg beträgt rund 4.6 km und 400 m Höhendifferenz (Gefäll beim Hinweg, Steigung beim Heimweg).

Es ist unbestritten, dass es den Mädchen angesichts ihres Alters (derzeit) nicht zumutbar ist, diesen Schulweg zu Fuss (oder per Fahrrad bzw. angesichts der Steigung allenfalls E-Bike) zurück zu legen (angefochtener RRB Erw. 5.3).

1.3.2 Aus dem Gebiet äusserer H._____ müssen fünf weitere Kinder im Kindergarten-/Primarschulalter das Schulhaus H.-Gasse besuchen (...) (vgl. Verwaltungsbeschwerde S. 12 f.; angefochtener RRB Erw. 6.4 und 5.6 [recte 6.6]). Die Zumutbarkeit des Schulweges für diese fünf Kinder ist unbestritten und auch nicht Verfahrensgegenstand.

1.4.1 Laut dem Protokollauszug des Schulrates vom 6. Dezember 2017 (Geschäft Nr. 218 [RR-act. II/01/Beilage 9]) zeigten die Vorabklärungen bei den Eltern, dass es für diese wichtig sei, dass ihre Kinder das Mittagessen zuhause einnehmen könnten. Betreffend das Gebiet "Äusserer H._____" wurde ausgeführt, dass der Schülertransport auf der Linie Schulhaus N.-Gasse - G durch die Kursbusse der Auto AG Z. durchgeführt werde, welche weiter Richtung Sattel fahren. Einzig nach Schulschluss am Morgen (11.20 Uhr) fahre ein zusätzlicher Kurs für die Primarschulkinder. Bevor die Schüler des ä.H. den Unterricht im Schulhaus H._____ besucht hätten, seien sie im Schulhaus N.-Gasse unterrichtet und der Transport bis zur G zusätzlich den Eltern/Transporteuren vergütet worden. Dies sei letztmals für einen Schüler 2011 der Fall gewesen und bis zum Schuljahr 2003/2004 für alle Schüler des ä.H.. Im Schuljahr 2018/2019 benützten weiterhin neun Primarschüler und evtl. vier Schüler des freiwilligen Kindergartens den Gbus. Zusätzlich seien es neu drei Primarschüler und ein Kindergartenkind des ä. H.. Angesichts der öffentlichen Buslinie, welche für den Schülertransport seit Langem genutzt werde, sei es nicht verhältnismässig, einen Schulbus parallel zur bestehenden Buslinie zu führen. Auch werde das Führen eines Schulbuses für nur fünf Kinder vom Regierungsrat als unverhältnismässig taxiert.

Der Beschluss des Schulrates lautete daher, den Eltern des ä.H. für den Transport ihrer Kinder bis zur öffentlichen Haltestelle G maximal viermal täglich (inkl. Mittag) eine Kilometerentschädigung pro gefahrenen Kilometer und Fahrzeug sowie das Busabonnement zu vergüten. Im Weiteren werde beim Gemeinderat beantragt, dass die Abteilung Tiefbau die Sicherheitsfrage "Schulweg Strassenquerung G" überprüfe.

Hieran hielt der Schulrat mit Schreiben vom 15. Mai 2018 und der Verfügung vom 29. Juni 2018 fest (vgl. vorstehend Ingress lit. B).

1.4.2 Gemäss dieser Regelung des Schulrates verläuft der Schulweg der Mädchen somit vom Wohnhaus über die I._____ und das D.d. über eine Distanz von 2.8 km und 287 Höhenmeter (vgl. Verwaltungsbeschwerde vom 23.7.2018 S. 16 Ziff. 5.2) zur Bushaltestelle G.. Die Busfahrt bis zur Bushaltestelle an der N.-Gasse dauert rund fünf Minuten (vier Minuten aufgrund der Differenz zwischen den jeweiligen Abfahrtszeiten gemäss Fahrplan Linie 01). Die Strecke von

der Bushaltestelle an der N.-Gasse bis zum Schulhaus N.-Gasse beträgt rund 150 m. Der Bus fährt bei der Haltestelle G am Morgen jeweils um 7.33 Uhr und 7.48 Uhr und am Nachmittag um 13.05 Uhr (und 13.33 Uhr) ab; zurück fährt er jeweils innert einer Viertelstunde (gemäss Fahrplan 15.16 Uhr bzw. 16.16 Uhr) nach Schulschluss (vgl. angefochtener RRB Erw. 5.4; um 11.30 Uhr fährt ein spezieller Schulbuskurs [vgl. Vernehmlassung des Schulrates S. 5 lit. G]).

Den dergestalt zu absolvierenden Schulweg erachtet der Schulrat einem "durchschnittlich entwickelten Schüler" als zumutbar. Dies gelte insbesondere für die Benützung des öffentlichen Busses. Im Übrigen liege die Organisation und Verantwortung für den privaten Hol- und Bringdienst von bzw. zur öffentlichen Bushaltestelle G bei den Eltern (Verfügung vom 29.6.2018 [RR-act. II/01/Beilage 9] S. 2 Ziff. 4 i.f.).

1.5 Der Regierungsrat (bzw. der Landammann) erwog im angefochtenen Beschluss (bzw. Präsidialverfügung) unter anderem, die Kinder müssten lediglich auf dem Heimweg einen Fussgängerstreifen benutzen, um auf der richtigen Seite (bei der Bushaltestelle N.-Gasse) wieder in den Bus einsteigen zu können. Vor diesem Fussgängerstreifen werde am Boden unübersehbar signalisiert, dass dieser Fussgängerstreifen von Schulkindern auf ihrem Schulweg benützt werde. Dieser Fussweg vom Schulhaus zur Bushaltestelle sei auch einem Kindergartenkind ohne weiteres zumutbar. Bei einer Busfahrt von fünf Minuten und einem Weitertransport mit dem Privatauto von sieben Minuten dauere der Schulweg zwölf Minuten. Der Schulweg sei also während der Mittagspause zeitgerecht zu bewältigen; zudem seien die Unterrichts- und Busfahrplanzeiten aufeinander abgestimmt. Nach Schulschluss um 11.20 Uhr bestünde keine grosse Wartezeit (Erw. 5.4).

Auf die dem Beschwerdeführer Ziff. 4 als Alleineigentümer sowie Geschäftsführer mit Einzelunterschrift gehörende GmbH seien verschiedene Fahrzeuge eingetragen, so unter anderem ein Personenwagen VW Sharan 4motion, und je ein Lieferwagen Mercedes-Benz 519 CDI 4x4 und ein VW T5 Transporter 4M sowie ein Motorrad Yamaha XC125. Die Beschwerdeführer hätten somit die Verfügungsgewalt über mindestens drei Fahrzeuge, die sich zum Transport von mehr als zwei Personen eigneten. Insbesondere der VW Sharan mit sieben Sitzen sei auf den Personentransport ausgelegt. Falls der Beschwerdeführer Ziff. 4 dauernd auf den VW Sharan angewiesen wäre, so könnte er aufgrund seiner selbständigen Erwerbstätigkeit seine Termine so einrichten, dass ihm der Transport seiner Kinder mit dem VW Sharan möglich wäre. Es sei ihm zuzumuten, seine Arbeit zu unterbrechen, um seine Kinder von der Bushaltestelle abzuholen; überdies dürfe erwartet werden, dass er bei der Planung seiner Verrichtungen dem Stundenplan

seiner Kinder bis zu einem gewissen Grad Rechnung trage (Erw. 6.3 f.). Es sei auch nicht ersichtlich, inwiefern die Teilzeit in der Landwirtschaft arbeitende Beschwerdeführerin Ziff. 5 zu wenig Zeit habe, um ihre Kinder mit dem VW Sharan zur Bushaltestelle G zu fahren (Erw. 6.4). Zudem komme auch eine Fahrgemeinschaft in Betracht, da die Nachbarn bzw. Verwandten der Beschwerdeführer auch ein Kind zur Bushaltestelle transportieren müssten (Erw. 6.4). Die Beschwerdeführer hätten keinen Anspruch auf einen Transport gemäss ihrer Wahl. Es sei weder verhältnismässig noch ökonomisch und ökologisch vertretbar, parallel zur bestehenden Buslinie Nr. 7 eine separate Schulbuslinie zu führen. Den vier Kindern der Familien D. und B. (vgl. vorstehend Erw. 1.3.2) sei der Fussweg zur Bushaltestelle zumutbar, da dieser Weg lediglich 1.3 km mit einem Höhenunterschied von 120 m betrage (Erw. 5.6 recte: 6.6). Die fünfjährige Kindergärtnerin (Eliane) werde im Bus stets von mindestens einem älteren Geschwister begleitet. Zudem steige gleichzeitig eine weitere Kindergartenschülerin bei der G in den Bus ein. Die Benützung des öffentlichen Busses sei daher auch der jüngsten Tochter ohne weitere Massnahmen zumutbar (Erw. 7.2). Eine Ungleichbehandlung mit den Schülern des v. V.H. bestehe angesichts der unterschiedlichen Sachlage (Entfernung zur nächstgelegenen öffentlichen Bushaltestelle) nicht (Erw. 8).

1.6 Die Beschwerdeführer machen in der Beschwerde im Wesentlichen geltend, die drei Fahrzeuge stünden nicht zur Verfügung. Die beiden Lieferwagen (VW, Mercedes-Benz) seien nur mit drei Frontplätzen ausgestattet. Zudem müssten diese beiden Lieferwagen auch für den Pikett-Dienst der Swisscom verwendet werden und seien vollständig mit Material beladen. Dieses sei zum Teil sehr teuer und könne vom Beschwerdeführer Ziff. 4 und seinen beiden Angestellten nicht tagtäglich ausgeladen werden (Beschwerde S. 7 Ziff. 2.1 f.; vgl. Stellungnahme S. 8 lit. e). Der Beschwerdeführer Ziff. 4 sei auf das einzig für ihn verfügbare Fahrzeug VW Sharan angewiesen; seine geschäftliche Tätigkeit, die sich auf den ganzen Kanton erstreckte, könne er nicht nach den Schulzeiten der Kinder ausrichten. Er habe keine freie Kapazität, um die Kinder zur Bushaltestelle zu bringen (Beschwerde S. 8 Ziff. 2.3; vgl. Stellungnahme S. 6 Ziff. 5.a; S. 7 f. lit. c f.; S. 9 lit. g). Der Regierungsrat verkenne auch, dass die Mutter folglich den VW Sharan nicht benutzen könne (Beschwerde S. 8 f. Ziff. 2.4; Stellungnahme S. 7 Ziff. 5.c). Der Sachverhalt sei bezüglich der Annahmen dieser Transportmöglichkeiten falsch und willkürlich erstellt (Beschwerde S. 9 Ziff. 2.5). In rechtlicher Hinsicht verkenne der Regierungsrat, dass die Benützung der öffentlichen Busse für ein Kindergartenkind nicht tragbar sei. Die Verantwortung für die Sicherheit eines Kindergartenkindes könne nicht an ein selbst noch minderjähriges Kind delegiert werden. Zur Frage der Verantwortung für die fünfjährige Tochter

äussere sich die Vorinstanz nicht, was eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör bedeute (Beschwerde S. 9 f. Ziff. 3.1). Durch die Annahme, die jüngste Tochter könne den öffentlichen Bus alleine bewältigen, habe die Vorinstanz die verfassungsmässigen Rechte wie Gleichheitsgebot (Art. 8 BV), Willkürverbot (Art. 9 BV) und Schutz von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV) verletzt (Beschwerde S. 10 f. Ziff. 3.2). Angesichts dieser Unzumutbarkeit verletze die Vorinstanz auch den verfassungsmässigen Anspruch auf unentgeltlichen Grundschulunterricht nach Art. 19 i.V.m. Art. 62 BV (Beschwerde S. 11 Ziff. 3.3). Eine rechtliche Grundlage, um für den Transport zur Bushaltestelle auf Angehörige oder Nachbarn Rückgriff nehmen zu wollen, fehle (Beschwerde S. 11 f. Ziff. 3.4). Der Anspruch auf rechtliches Gehör sei verletzt worden, weil die Vorinstanz auf verschiedene Rügen nicht eingegangen sei. Es betreffe dies die Gefährlichkeit und Länge des Schulweges, die Mittagszeit, welche bei einer Rückkehr nach Hause zu kurz ausfalle, sowie den Anspruch auf faktisch unentgeltlichen Mittagstisch, der von der Vorinstanz nicht geprüft worden sei (Beschwerde S. 12 ff. Ziff. 4.1).

In der Stellungnahme vom 31. Oktober 2018 wird zudem vorgebracht, die Kinder kämen zu spät zur Schule (Stellungnahme S. 3 Ziff. 3.b). Es sei gemäss herrschender Lehre und Rechtsprechung nicht Sache der Eltern, ihre Kinder in die Schule zu begleiten, wenn die Schulwege zu lang oder zu gefährlich seien. § 43 Abs. 1 VSG greife nur bei zumutbaren Schulwegen. Die Schule zu schliessen, keinen Schultransport einzurichten und die Eltern der Kinder für die schulwegbedingten Verspätungen bestrafen zu wollen sei politisch nicht korrekt und in einem modernen Rechtsstaat schlicht unhaltbar (Stellungnahme S. 3 f. Ziff. 3.b). Die Kinder hätten Wartezeiten zu überbrücken; der öffentliche Bus sei nicht auf die Unterrichtszeiten abgestimmt. Infolge der Verspätungen sei der ausreichende Grundschulunterricht nicht mehr gewährleistet (Stellungnahme S. 4 f. Ziff. 3.b). Der Schultransport gehöre nicht zur eigenverantwortlichen Grundversorgung des Vaters (der Eltern); der Staat habe den unentgeltlichen Schultransport der Kinder sicherzustellen (Stellungnahme S. 6 f. Ziff. 5.b). Ein Car-Sharing komme nicht in Frage, weil auch der Bruder des Beschwerdeführers selbständig erwerbstätig sei und über kein Fahrzeug verfüge, welches er für den täglichen Transport der Kinder nutzen könne (S. 12 Ziff. 5.j). Für die Verpflichtung zur Bildung von Fahrgegemeinschaften fehle zudem eine gesetzliche Grundlage (S. 12 Ziff. 5.k). Die Mutter gehe ihrer landwirtschaftlichen Tätigkeit nach und habe während der Arbeitszeiten kein Fahrzeug zur Verfügung. Die allfällige Absicht, eine Teilzeitarbeit aufzunehmen, sei irrelevant (S. 13 Ziff. 6.a). Die Kinder müssten wie äthiopische und kenianische Marathonläufer in ihrer Kindheit zur Bushaltestelle und zurück

rennen. Die effektive Mittagszeit zuhause betrage rund 10 bis 15 Minuten (Stellungnahme S. 14 Ziff. 5.b).

2.1 Das Bundesgericht hat mit dem Urteil 2C_433/2011 vom 1. Juni 2012 ([be-tr. Schulrat Altendorf] Erw. 4.3; ZBl 113/2012 S. 546) zu § 8 Abs. 3 VSG (vormals VSV) festgehalten, dass die Auslegung dieser Bestimmung durch die Vorinstanz (d.h. das Verwaltungsgericht), wonach aus dieser Regelung lediglich ein Anspruch auf Übernahme der Transportkosten, nicht jedoch auf Einrichtung eines Schülertransportes durch das Gemeinwesen abgeleitet werden kann, vor dem Willkürverbot standhält, auch wenn eine andere, grosszügigere Interpretation ebenfalls denkbar wäre. Wer die von § 8 Abs. 3 VSG verlangte "angemessene Fahrgelegenheit" zu erbringen habe und in welcher Form der Transport durchzuführen sei, lasse sich dieser Bestimmung nicht entnehmen. Es liege damit grundsätzlich in der Entscheidungsfreiheit des verantwortlichen Schulträgers, sich für eine zweckmässige Lösung zu entscheiden. Dabei dürften die jeweiligen konkreten Umstände in Betracht gezogen werden (wie u.a. Zahl und Wohnort der zu transportierenden Kinder, bestehende Transportmöglichkeiten und -bereitschaft seitens der Eltern oder privater Dritter, Vorhandensein von gemeindeeigenen Fahrzeugen oder lokalen Taxi- oder Transportbetrieben). Um vor der Mindestgarantie von Art. 19 BV standzuhalten, müsse die gewählte Lösung aber in jedem Fall Gewähr dafür bieten, dass die Kinder sicher, zuverlässig und zeitgerecht zur Schule und zurück befördert werden. Es falle daher nicht zum Vornher ein ausser Betracht, die Eltern selber (oder von diesen beizuziehende Angehörige, Nachbarn oder Dritte) unter Schadloshaltung für den damit verbundenen Aufwand mit dem Schultransport zu betrauen, soweit dies für sie möglich und zumutbar ist. Einer besonderen gesetzlichen Grundlage bedürfe es hierzu nicht. Eine Mitwirkungspflicht der Eltern in schulischen Belangen gehe bereits mit der ihnen obliegenden Verantwortung für die Erfüllung der Schulpflicht ihrer Kinder einher, welche sich letztlich als notwendige Vorbedingung aus dem verfassungsrechtlichen Obligatorium des Grundschulunterrichts (Art. 62 Abs. 2 BV; vgl. § 46 Abs. 1 VSG) ergäbe. Sodann stünden die Eltern auch von daher in der Pflicht, als die Kinder auf dem Schulweg in erster Linie unter ihrer Verantwortung stünden (vgl. § 43 Abs. 1 VSG). Insoweit halte es vor der Bundesverfassung stand, wenn eine Gemeinde bei für die Kinder unzumutbarem Schulweg auch einen möglichen Transport durch die Eltern in Erwägung ziehe und einen Schülertransport nur dann einrichte, wenn ein solcher von diesen aus stichhaltigen Gründen nicht selber durchgeführt werden könne bzw. sich für diese als unzumutbar erweise. Allein der Umstand, dass die betroffenen Eltern es aus Bequemlichkeit vorziehen würden, den Transportdienst dem Gemeinwesen zu überlassen, rechtfertige es jedenfalls noch nicht, diesem die Einrichtung eines Schülertransportes

abzuverlangen. Dies gelte umso mehr dann, wenn eine solche Lösung die öffentliche Hand teurer zu stehen käme als die Vergütung eines den Eltern mit einem privaten Transport entstehenden zumutbaren Aufwandes. Die Frage, wie viele schulpflichtige Kinder in einem peripher gelegenen Ortsteil oder Weiler wohnen bzw. wie hoch demzufolge die finanzielle Belastung der Gemeinde bei Einrichtung eines Transportdienstes pro Kind sein würde, dürfe zwar keinen Einfluss auf die Beurteilung der Zumutbarkeit des Schulwegs haben, wohl aber Berücksichtigung finden, wenn es darum gehe, bei erwiesenermassen unzumutbarem Schulweg eine geeignete und auch für Gemeinden mit Streubausiedlungen in ländlichen Regionen oder im Berggebiet mit allenfalls beschränkter finanzieller Leistungsfähigkeit verkraftbare Transportlösung zu suchen. Als mögliche Alternative zu einem mittäglichen Hin- und Rücktransport bei langen Schulwegen und im Verhältnis kurzen Mittagspausen komme im Übrigen (bei Schülern der unteren Schulstufen) der Besuch eines schulseitig organisierten Mittagstisches mit dem Angebot einer angemessenen Mittagsverpflegung und entsprechender Beaufsichtigung der Schüler in Frage. Die Teilnahme an einem solchen gelte als zumutbar und entbinde den Schulträger davon, für einen Schultransport (auch) am Mittag besorgt zu sein.

In diesem Entscheid äusserte sich das Bundesgericht auch zu den Rahmenbedingungen, unter welchen einem oder beiden Elternteil(en) ein Schultransport ihrer Kinder als zumutbar erachtet wird (Erw. 4.7). Im konkreten Fall führte der Vater einen Landwirtschaftsbetrieb und arbeitete teilweise von zu Hause aus, wobei er angesichts der Lage seines Landes teils auch hofabwesend war. Die Ehefrau betreute neben der Arbeit auf dem Hof die Kinder. Das Bundesgericht erachtete es angesichts der Tatsache, dass die Eltern im Unterschied zu unselbständig Erwerbstätigen ihre Arbeitszeiten relativ flexibel ausgestalten konnten, als zumutbar, die Schultransporte ihrer Kinder (soweit sie nicht von der Gemeinde organisiert wurden), selbst durchzuführen. Dies müsse auch dann gelten, wenn der Vater hofabwesend sei. Es sei ihm zuzumuten, seine Arbeit zu unterbrechen, um seine Kinder von der Schule abzuholen, zumal die Schulwegstrecke lediglich 3,5 km betrage. Überdies dürfe erwartet werden, dass der Vater bei der Planung seiner Verrichtungen abseits des Hofes dem Stundenplan seiner Kinder bis zu einem gewissen Grad Rechnung trage. Andererseits bestehe die Möglichkeit, dass seine Ehefrau einspringe. Eine gewisse zeitliche Beanspruchung für den Fahrdienst lasse eine Inpflichtnahme der Eltern für sich allein noch nicht als unzumutbar erscheinen, zumal davon ausgegangen werden dürfe, dass sich bei einer Wohnsitznahme in einem abgelegeneren Ortsteil Fahrten ins Dorfzentrum ohnehin regelmässig aufdrängten.

In gleicher Weise hat das Bundesgericht in BGE 140 I 153 (Erw. 2.3.3, mit Hinweisen) erwogen, dass der Schulträger zu gewährleisten hat, dass die Schulpflichtigen sicher, zuverlässig und zeitgerecht zur Schule und zurück befördert werden. Seiner Beförderungspflicht kann er etwa dadurch genügen, dass er den Schulpflichtigen die Billettkosten erstattet oder einen Schulbus- oder Schultaxidienst einrichtet. Dem Schulträger steht es aber auch zu, die Erziehungsberechtigten zur Besorgung des Schultransports ihrer Kinder heranzuziehen, soweit ihnen der Transport möglich und zumutbar ist und die Kosten erstattet werden. Während der Mittagspause kann die erneute Beförderung durch einen von der Schule organisierten Mittagstisch ersetzt werden (vgl. ebenso Bundesgerichtsurteil 2C_414/2015 vom 12.2.2016 Erw. 3.3).

Es liegt grundsätzlich im Entscheidungsermessen des Schulträgers, in welcher Form er dem Anspruch von Schülern auf einen angemessenen Schultransport Rechnung tragen will (VGE III 2011 32 vom 14.11.2011 Erw. 4.6).

2.2.1 Nach der von den Vorinstanzen angeführten kantonalen Praxis wird die Einführung eines Schulbusses für bloss fünf Kinder als unverhältnismässig erachtet (angefochtener RRB Erw. 6.1 mit Hinweisen; vgl. auch VGE III 2012 125 vom 15.11.2012 Erw. 2.2; VGE III 2013 221 vom 12.9.2014 Erw. 4.1.6; BVR 2018 S. 455 ff. Erw. 5.6 mit Hinweis auf die Schwyzer Praxis).

2.2.2 Im Lichte dieser Rechtsprechung muss auch vorliegend die Einrichtung eines Schulbusses für den Schultransport der Mädchen (Beschwerdeführerinnen Ziff. 1 bis 3) - unter Vorbehalt der Rechtmässigkeit des von den Vorinstanzen vorgesehenen und den Beschwerdeführern als zumutbar erachteten Schultransportkonzeptes - als unverhältnismässig qualifiziert werden, zumal der (längere) Abschnitt von der Bushaltestelle G bis zur N.-Gasse durch einen öffentlichen Bus erschlossen ist und um 11.30 Uhr zusätzlich ein spezieller Schulbuskurs geführt wird (vgl. vorstehend Erw. 1.4.2). Zu Gunsten der Gemeinde wirken sich dabei auch die Grundsätze der Sparsamkeit und der Wirtschaftlichkeit aus, zu deren Beachtung die Gemeinden durch das Gesetz über den Finanzhaushalt der Bezirke und Gemeinden (FHG-BG; SRSZ 153.100) vom 27. Januar 1994 verpflichtet sind (vgl. § 2 und § 5 f. FHG-BG; vgl. auch Art. 43a Abs. 5 BV ["Staatliche Aufgaben müssen bedarfsgerecht und wirtschaftlich erfüllt werden"]), dies im Rahmen des verfassungs- und gesetzmässigen Anspruches auf eine ausreichende Schulbildung auch im Bereich des Schulwesens und des Schultransportes.

Selbst unter Berücksichtigung des gleichenorts wohnenden (elfjährigen) Mädchens (vgl. vorstehend Erw. 1.3.2) und somit bei einer Zahl von vier Schülerinnen

bleibt die Einrichtung eines Schulbusses unverhältnismässig. Abgesehen davon hat dieses Mädchen, soweit ersichtlich, die von der Gemeinde getroffene Lösung nicht angefochten. Die Zumutbarkeit des Schulweges für die vier weiteren Kinder aus dem Gebiet äusserer H. _____ (vgl. vorstehend Erw. 1.3.2), insbesondere auch was die zu Fuss zu absolvierende Wegstrecke bis zur Bushaltestelle G anbelangt, ist vorliegend unbestritten und auch nicht Verfahrensgegenstand. Sie sind somit beim für die Einführung eines Schulbusses massgeblichen Schwellenwert nicht zu berücksichtigen.

2.3.1 Nicht gefolgt werden kann der Gemeinde bzw. dem Schulrat, wenn sie/er die Auffassung vertritt, die Frage, ob die Eltern ein Auto besässen, sei für die Beurteilung des Schulweges kein Zumutbarkeitskriterium (RR-act. II/01/Beilage 18 [Akttenotiz der Besprechung vom 29.6.2018 S. 2 zweites Lemma]; vgl. Vernehmlassung des Schulrates S. 5 oben). Dies steht im Widerspruch zur zitierten Rechtsprechung, wonach die jeweiligen konkreten Umstände zu berücksichtigen sind (und diesbezüglich keine hypothetische "Soll-"Situation massgebend sein kann), was auch das allfällige Vorhandensein eines Fahrzeuges betrifft. Auch wenn heutzutage im Regelfall abgelegene wohnende Personen über (mindestens) ein Fahrzeug verfügen, um ihre Mobilität sicherzustellen, so ist dies allenfalls die Folge der Macht des Faktischen, eine rechtliche Pflicht hierzu besteht indes nicht. Eine solche lässt sich auch nicht aus dem Umstand ableiten, dass abgelegene wohnende Personen Kinder im schulpflichtigen Alter haben. Vorliegend ist dies jedoch irrelevant, weil die Beschwerdeführer über Fahrzeuge verfügen.

2.3.2 Während den Beschwerdeführern beizupflichten ist, dass die beiden Geschäftsfahrzeuge (Lieferwagen Mercedes-Benz 519 CDI 4x4 und VW T5 Transporter 4M) aus den von den Beschwerdeführern angeführten Gründen (vgl. auch Bf-act. 5 [Aufnahmen der mit Material beladenen Lieferwagen]) für einen Personentransport nicht in Frage kommen, kann dies vom VW Sharan nicht gesagt werden. Es ist nicht anzunehmen, dass der Beschwerdeführer Ziff. 4 und seine beiden Angestellten regelmässig gleichzeitig auf drei Baustellen/Arbeitsorten engagiert sind, womit alle drei Fahrzeuge (inklusive VW Sharan) nicht verfügbar sind. Da die beiden Lieferwagen mit dem nötigen Arbeitsmaterial versehen sind und vorab diese beiden Fahrzeuge geschäftlich genutzt werden dürften, darf von der weiteren Annahme ausgegangen werden, dass der VW Sharan in der Regel frei ist und von der Mutter (Beschwerdeführerin Ziff. 5) für den Transport der Kinder zur und von der Bushaltestelle verwendet werden kann. Hieran wird sie auch durch eine allfällige landwirtschaftliche Tätigkeit nicht gehindert. Einerseits kann sie diese weitgehend frei einteilen; andererseits muss sie diese Arbeit zwecks Zubereitung des Mittagessens ohnehin unterbrechen. Sollte entgegen dieser An-

nahme der Verfügbarkeit des VW Sharan der Beschwerdeführer Ziff. 4 denselben gelegentlich oder auch mehr oder weniger häufig geschäftlich nutzen müssen, ändert dies deshalb an der Beurteilung nichts, weil es ihm als Selbständigerwerbendem im Sinne der zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung und der vorinstanzlichen Entscheide in Würdigung der angesprochenen konkreten Umstände zuzumuten ist, seinen Arbeitsplan bzw. seine Abfahrt- und Rückkehrzeiten entsprechend zu planen.

2.3.3 Der Beschwerdeführer Ziff. 4 hat im Verwaltungsbeschwerdeverfahren Arbeitszeiten von jeweils 07.00 Uhr bis 12.00 Uhr sowie 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr und eine auswärtige Einnahme des Mittagessens, abhängig von der Baustelle, deklariert (RR-act. I/03/Beilage 18). Diese Angabe steht zum einen im Widerspruch zum wiederholt geäußerten Anliegen der Eltern/Beschwerdeführer, dass die Kinder trotz der Schliessung der Schule H. _____ das Mittagessen zuhause, also im Familienkreis, einnehmen könnten (RR-act. II/01/Beilage 2 [Protokollauszug des Gemeinderatsgeschäfts Nr. 986 vom 10.11.2017 S. 1 lit. B zweites Lemma]; RR-act. II/01/Beilage 4 [Protokollauszug des Gemeinderatsgeschäfts Nr. 33 vom 5.1.2018 S. 2 Ziff. 4]; RR-act. II/01/Beilage 5 [Schreiben des Gemeinderates vom 12.1.2018 S. 2 erstes Lemma]; RR-act. II/01/Beilage 6 [Protokollauszug des Gemeinderatsgeschäfts Nr. 256 vom 29.3.2018 S. 2 Ziff. 8]; ebenso RR-act. II/01/Beilage 12). Zum andern hat ein Selbständigerwerbender, auch wenn er sich an fixe Arbeitszeiten hält, verschiedenste (Büro-)Tätigkeiten zu erledigen, welche keine Ortsabwesenheit mit sich bringen. Hinzu kommt, dass sich das Domizil/Sitz des Geschäfts des Beschwerdeführers (G.a AG) an der Wohnadresse der Beschwerdeführer befindet und eine gewisse zeitliche Kongruenz zwischen den vom Beschwerdeführer Ziff. 4 genannten Arbeitszeiten und dem Stundenplan der Kinder bzw. den jeweiligen Busabfahrten/-ankünften besteht (jedenfalls morgens und mittags), womit sich die erforderlichen Fahrten entsprechend zu einem erheblichen Teil kombinieren lassen und gleichzeitig auch ein gemeinsames Mittagessen gewährleistet werden kann. Der Schulrat weist vernehmlassend zudem zu Recht auf den vom Beschwerdeführer Ziff. 4 kürzlich im März 2018 übernommenen Pickettdienst für eine Swisscom-Anlage hin, der angesichts der auferlegten Interventionszeit von zwei bis vier Stunden (Bf-act. 7 [Subunternehmervertrag mit cablex, S. 2 Ziff. 3]) auch eine erhöhte Flexibilität des Beschwerdeführers Ziff. 4 bedingt, die mit den vorerwähnten Arbeitszeiten kollidiert. Diese Interventionszeit steht einem Transport der Kinder, wofür gemäss dem Schulrat (Vernehmlassung S. 6) ein Zeitbedarf von rund 6 Min. erforderlich ist, was angesichts der Distanz von 2.8 km und 287 Höhenmeter realistisch erscheint, nicht entgegen. Im Übrigen ist auch der vorinstanzliche Hinweis auf die Möglichkeit von Fahrgemeinschaften mit den Eltern der gleichenorts wohnenden

Primarschülerin berechtigt und gesetzmässig, nach-dem das Bundesgericht auch Transportmöglichkeiten Dritter in Betracht zieht. Der gleichenorts wohnende Vater von S. betreibt die Schreinerei GmbH, was nahelegt, dass auch er ein Fahrzeug für den (gelegentlichen) Transport von vier Schülern zur Verfügung hat. Für die vorliegende Beurteilung spielt dies indes keine Rolle.

2.4 Unbegründet ist die Rüge der Beschwerdeführer, der Busfahrplan und der Stundenplan der Kinder (vgl. vorstehend Erw. 1.4.2 und Erw. 1.3.1) seien nicht aufeinander abgestimmt. Bei einer Busabfahrt um 11.30 Uhr und einer benötigten Transportzeit (inkl. jeweilige Fusswege/Wartezeit/Ein- und Ausstiegszeiten) von rund 25 Minuten, was eine Ankunftszeit zu Hause um 11.55 ergibt, verbleibt bis zum erneuten Transport um spätestens ca. 12.55 Uhr, um den Bus um 13.05 Uhr zu erreichen, rund eine Stunde für die Einnahme des Mittagessens. Selbst wenn die Mutter den Transport der Kinder, namentlich das Abholen an der Bushaltestelle, übernehmen und sie den Kochvorgang hierfür unterbrechen und nach der Rückkehr fortsetzen muss, kann der gesetzliche Anspruch auf eine Mindestdauer der Mittagspause von 40 Minuten (vgl. vorstehend Erw. 1.2) folglich mit Reserve gewahrt werden.

2.5 Es erweist sich somit zum einen, dass die Vorinstanz die Zumutbarkeit des elterlichen Transportes der Kinder vom Wohnsitz zur (nächstgelegenen) Bushaltestelle zu Recht bejaht hat, und dass mit dem vorgesehenen Transportkonzept auch die Mindestdauer der Mittagspause gewahrt wird.

2.6 Zu ergänzen ist, dass sich der Schulweg zum Schulhaus N.-Gasse insgesamt als wesentlich einfacher und komfortabler erweist als zum Schulhaus H._____. Zwar beträgt die Luftlinie vom Haus der Beschwerdeführer bis zum Schulhaus H._____ nur rund 1.6 km und rund 150 m Höhendifferenz. Ein direkter (Fuss-)Weg und/oder Pfad besteht indes nicht; vielmehr müssten Fluren gequert werden (vgl. Landeskarte 1:25'000; webGIS-SZ). Entlang von Strassen und Wegen (teils nur mit Geländewagen befahrbar) beträgt die Wegstrecke rund 3.5 km und rund 250 m Höhendifferenz. Ansonsten ist (mit Auto) der Umweg über Z. (-Strasse) in Kauf zu nehmen.

3. Zu prüfen ist nachstehend die Zumutbarkeit des Schulweges bzw. des vorinstanzlichen Schultransportkonzeptes aus der Optik der (Verkehrs-)Sicherheit der Kinder. Im Brennpunkt der Beurteilung steht namentlich der Ein- und Ausstieg in/aus dem öffentlichen Bus unter Einschluss allfälliger Strassenquerungen sowie die Fahrt im Bus.

3.1.1 Es versteht sich von selbst, dass mit Blick auf die Zumutbarkeit eines Schulweges im Allgemeinen wie auf die Verkehrssicherheit bei der Bewältigung des Schulweges im Besonderen dem Alter und insbesondere dem Entwicklungsstand von Schülern/innen eine erhebliche Bedeutung zukommt. Kinder im Alter von vier bis sieben Jahren können in der Regel Gefahren noch nicht richtig einschätzen, es fehlt ihnen an der Fähigkeit, sich über längere Zeit konzentrieren zu können und sie lassen sich leicht und gerne ablenken. Des Weiteren ist die Wahrnehmung bei Kleinkindern sehr selektiv, das Abschätzen von Distanzen oder erkennen von Tempo ist eingeschränkt. Auch die Planung oder räumliche Übersicht ist noch wenig differenziert und besonders jüngere Kinder (bis ca. 8 Jahre) sind auf Hilfe angewiesen. Obwohl auch Vorschulkinder eine Situation als Ganzes wahrnehmen können, werden sie sich vielleicht auf ein spezifisches Merkmal konzentrieren und beispielsweise besonders vom Lärm oder der speziellen Farbe eines vorbeifahrenden Autos fasziniert sein, ohne sich der möglichen Gefahr der Gesamtsituation bewusst zu werden. Die Fähigkeiten, Zusammenhänge zu erkennen oder auch Situationen zu antizipieren, werden erst in deutlich späteren Lebensjahren erworben. Eine selektive Wahrnehmung wird aber noch durch andere Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise durch das Spielverhalten und die unterschiedliche Aufmerksamkeit. Diese ist bei kleinen Kindern geprägt von Neugier und Beobachtung (VGE III 2011 79 vom 20.7.2011 Erw. 4.2.1 mit Hinweis auf Michael Wyler, Kinder- und Jugendpsychiatrie der Universitären Psychiatrischen Dienste Bern [UPD], "Wird immer jüngeren Kindern im Strassenverkehr zu viel zugemutet?", Referat anlässlich der bfu-Verkehrsinstruktorentagung vom 14. November 2007 [https://www.kapo.zh.ch/content/dam/sicherheitsdirektion/kapo/praevention/kji/dokumente/pdf/Referat_wird_immer_juengeren_Kindern.pdf; konsultiert am 20.11.2018]). Die Gesamtheit dieser spezifischen Charakteristika, welche Kinder insbesondere im Vorschulalter auszeichnen, beeinträchtigt zwangsläufig ihre Verkehrssicherheit.

3.1.2 Die von den Beschwerdeführern im Verwaltungsbeschwerdeverfahren eingereichte Studie "Sichere Schulwege - Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung" (hrsg. vom UVEK, Bundesamt für Strassen, Februar 2016; RR-act. I/01/Beilage 10) hat die Sicherheit der Schulwege von Kindern zwischen vier und zwölf Jahren zum Gegenstand (S. 9). In der Studie wird unter anderem festgehalten, dass die Verantwortung für sichere Schulwege bei den Eltern liegt, die ihren Kindern das richtige Verhalten im Strassenverkehr beizubringen haben. Ergänzt wird diese Verantwortung durch die Verkehrsbildung im Schulsystem. Schliesslich tragen auch die anderen Verkehrsteilnehmer eine Verantwortung, die ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen müssen (S. 34 Ziff. 3.1.2).

Im Allgemeinen sind sich Kinder der geltenden Verkehrsregeln bereits grösstenteils bewusst und halten sich normalerweise daran. Sie sind aber tendenziell unberechenbar und aufgrund ihrer Körpergrösse nicht gut sichtbar. Jüngere Kinder können Gefahren nur eingeschränkt wahrnehmen, da sie beispielsweise Distanzen, Geschwindigkeiten und somit das Nähern eines Fahrzeuges nur schwierig einschätzen können. Um sich zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen, bedarf es einer Reihe von Fähigkeiten, die erst mit fortschreitendem Alter erlangt werden. In der Gruppe sind Kinder rasch abgelenkt, was ihre Wahrnehmung weiter schmälert (S. 35 f. Ziff. 3.1.3; vgl. S. 91 f. Ziff. 5.3.2).

Für die Altersgruppe der 4- und 5-Jährigen ist das unbegleitete Zurücklegen des Schulweges mit dem öffentlichen Verkehr grundsätzlich nicht zumutbar. Für die 6- bis 8-Jährigen ist der öffentliche Verkehr als Verkehrsmittel für den Schulweg zumutbar, sofern keine langen Wartezeiten bestehen und sofern nicht umgestiegen werden muss. In der Gesamtbeurteilung ist zwingend auch der Weg zur Haltestelle zu berücksichtigen (S. 105 Ziff. 5.3.8; vgl. bfu-Fachdokumentation 2.262 "Schulweg zu Fuss" S. 20 Ziff. 5.4). Werden die Kinder auf ihrem Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo begleitet (von Eltern, älteren Geschwistern / Kindern oder anderen Begleitpersonen), können sie auch Wege zurücklegen, die länger und/oder schwieriger sind, als es die physischen und kognitiven Fähigkeiten des Kindes eigentlich zulassen (S. 105 f. Ziff. 5.3.9).

In ähnlichem Sinne hat das Verwaltungsgericht des Kantons Bern im Urteil 100.2013.433 vom 15. Juli 2014 (BVR 2014 S. 508 ff.) unter anderem festgehalten, ein Rückhaltesystem bei Busfahrten sei für Kinder im Kindergartenalter (vier bis sechs Jahre) wünschenswert und sachgerecht bzw. der Transport ohne entsprechende Vorrichtungen bedeute eine gewisse Gefährdung der Kinder. Hieraus könne jedoch nicht geschlossen werden, dass es gänzlich ausgeschlossen sei, Kinder im fraglichen Alter in einem öffentlichen Verkehrsbus ohne Rückhaltesystem zu befördern. Im Vordergrund einer alternativen Sicherungsmassnahme, mittels welcher sich die Gefährdung auf ein vertretbares Mass reduzieren lasse, stehe die Betreuung und Beaufsichtigung durch eine Begleitperson wie es bei privaten Fahrten in der Regel durch die Eltern, Grosseltern oder ältere Geschwister erfolge. Diese Betreuungsperson müsse dafür sorgen, dass sich die Kinder auf einen Sitzplatz setzten (oder bei Fehlen verfügbarer freier Sitzplätze an einer zugänglichen Haltevorrichtung festhielten), und den sicheren Ein- und Ausstieg aus dem Fahrzeug gewährleisten (Erw. 5.5.4; vgl. BVR 2013 S. 5 ff. Erw. 5.3). Das Verwaltungsgericht Zürich kam mit Urteil VB.2011.00395 vom 21. Dezember 2011 (Erw. 6.7) zum Schluss, dass Kindern ab sechs Jahren die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus) zugemutet werden kann, sofern das

Kind immer an der gleichen Stelle einsteigen und auch an der gleichen Haltestelle aussteigen könne.

3.2.1 Bei der Beurteilung der Sicherheitsaspekte ist bezüglich der Mädchen angesichts des unterschiedlichen Alters zu differenzieren. Die Benützung des öffentlichen Busses ist den beiden älteren Mädchen (12- und 10-jährig) ohne weiteres zumutbar. Bei ihnen beiden ist (wie auch beim jüngsten Mädchen) mangels gegenteiliger Hinweise in kognitiv-intellektueller wie psychischer Hinsicht ein ihrem Alter entsprechender Entwicklungsstand anzunehmen, der es ihnen auch erlaubt, die im Verkehr gebotenen Verhaltensregeln (namentlich bei der Überquerung von Strassen) zu kennen und auch anzuwenden.

3.2.2 Betreffend die jüngste, bei Beginn des Schuljahres 2018/2019 fünf Jahre und zwei Monate junge Tochter gilt es die Rechtsprechung zu beachten, dass es einem oder beiden Elternteil(en) zumutbar ist, ein Kindergartenkind bis zur Bushaltestelle zu begleiten (BVR 2013 S. 5 ff. Erw. 4.5 [Distanz von 300 m]). Abgesehen davon, dass sich aus dieser Rechtsprechung ableiten lässt, dass in zeitlicher Hinsicht Eltern auch ein Kindertransport bis zur (nächsten) Bushaltestelle zumutbar ist, kann die Sicherheit der jüngsten Tochter - unbesehen deren Begleitung durch die beiden älteren Schwestern - beim Ein- und Ausstieg in den öffentlichen Bus durch den Elternteil gewährleistet werden, welcher den Transport bis zur Bushaltestelle übernimmt. Dabei erfolgt die durchaus als gefährlich zu qualifizierende Überquerung der Strasse zum Buseinstieg bei der Haltestelle G, wo sich kein Fussgängerstreifen befindet (vgl. RR-act. II/01/Beilage 19), in Richtung Z. beim Hintransport der Kinder noch mit dem Auto; der Ausstieg bei der Rückkehr erfolgt bergseitig und hat keine Strassenquerung zur Folge. Weshalb der Ein- und Ausstieg in den Bus nicht bei der Haltestelle Hirschen erfolgt, welche sich unmittelbar bei der Einmündung der D.d. in die K. _____ befindet, geht aus den Akten nicht hervor; indes ist die K. _____ im Bereich der Haltestelle Hirschen angesichts der bergwärts folgenden Rechtskurve weniger übersichtlich. Sollte sich dereinst infolge fortgeschrittenen Alters und Entwicklungsstadiums allenfalls der gesamte Schulweg als für die Töchter ohne elterlichen Transport zur Bushaltestelle zumutbar erweisen, dürften sie bzw. insbesondere auch die jüngste Tochter ohne weiteres in der Lage sein, die K. _____ eigenständig und unbegleitet zu überqueren. Es ist daher für die Beurteilung irrelevant, dass aus den Akten nicht hervorgeht, ob der Gemeinderat (nochmals) beim Kanton vorstellig geworden ist und Optimierungen der Verkehrssituation hat prüfen lassen, nachdem er die hohen Anforderungen, welche die Querung der mit 80 km/h befahrbaren K. _____ an Schulkinder stellt, erkannt hat (vgl. Protokollauszug Geschäft Nr. 94 des Gemeinderates vom

2. Februar 2018 (RR-act. II/01/Beilage 24). Anzuführen ist, dass die Kinder eine Verkehrsinstruktion durch die Polizei erhielten (vgl. RR-act. II/01 [Vernehmlassung des Schulrates im regierungsrätlichen Beschwerdeverfahren] S. 6 Ziff. 8).

3.2.3 Im öffentlichen Bus fährt die jüngste Tochter in Begleitung ihrer beiden älteren Schwestern (und zahlreicher weiterer Schulkinder im gleichen Alter). Diesen beiden, insbesondere der (bei Schuljahresbeginn) 12 ½-jährigen Schwester, kann das entsprechende Pflichtgefühl und Verantwortungsbewusstsein für ihre kleine Schwester zugebilligt werden. Was die physischen Voraussetzungen der Mädchen und auch der jüngsten Tochter zur Bewältigung der Busfahrt anbelangt (stabiles, sicheres Sitzen auch bei Bremsmanövern; allfälliges Festhalten an Haltevorrichtungen), darf der Erfahrungstatsache Rechnung getragen werden, dass Kinder in ländlichen Strukturen physisch robuster sind als Stadtkinder (vgl. "Purzelbäume schlagen lohnt sich" in: Bote der Urschweiz vom 19.11.2018 S. 24 und Aargauer Zeitung AZ vom 19.11.2018 S. 4, betreffend eine Studie der Universität Basel und der Pädagogischen Hochschulen Zürich und Schwyz zu den motorischen Kompetenzen bei Kindergärtern im Alter von vier bis sechs Jahren).

3.2.4 Der Ausstieg aus dem Bus an der N.-Gasse erfolgt aufseiten des Schulhauses. Eine Querung der Strasse erübrigt sich. Der (kurze) Fussweg zum Schulhaus kann auf dem Trottoir absolviert werden. Der Weg zum Buseinstieg führt über einen Fussgängerstreifen auf die Gegenseite der N.-Gasse. Im nördlichen wie im südlichen Bereich der Strassenquerung ist auf der Strasse je ein unübersehbares Verkehrszeichen (Schüler) angebracht, das die ganze Fahrbahnbreite einnimmt. Da in diesem Bereich eine Vielzahl von Schülern die Strasse (auf den Fussgängerstreifen) quert, ist eine Mehrzahl der hier passierenden Verkehrsteilnehmer mit der Schulsituation vertraut. Im Übrigen ergibt sich das Gebot eines situationsadäquaten Verkehrsverhaltens der Verkehrsteilnehmer bereits aus der Verkehrsgrundregel gemäss Art. 26 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01), wonach sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet; dabei ist besondere Vorsicht gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten geboten. Hinsichtlich der Geschwindigkeit im Speziellen gilt das Gebot, dass sie stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG).

3.2.5 Insgesamt erweist sich der Schulweg bzw. das vom Schulrat vorgesehene Schulwegkonzept auch aus der Optik der (Verkehrs-)Sicherheit der Mädchen als zumutbar.

3.3 Vereinzelt verspätungen der Mädchen führen nicht zur Unzumutbarkeit des Schulweges. Es ist geradezu sachimmanent, dass bei längeren Schulwegen namentlich in bergigen Gebieten zahlreiche Eventualitäten eintreten können, welche eine Verspätung zur Folge haben, die auch durch Einplanung einer Zeitreserve nicht vermieden werden können. So hat das Bundesgericht mit Urteil 2P.101/2005 vom 25. Juni 2005 (betr. Gemeinde Bezirksschulrat Höfe) bestätigt, dass beispielsweise starker Schneefall ein witterungsbedingtes Erscheinen der Schüler(in) zu rechtfertigen vermag (Erw. 5.3.2). Der Anspruch auf Bildung wird durch vereinzelt Zuspätkommen nicht vereitelt. Wenn der Grund für allfällige Verspätungen der Kinder darin begründet liegt, dass die Kinder den Weg zur Bushaltestelle ausnahmsweise zu Fuss zurücklegen, kann hierin allenfalls ein Indiz dafür gesehen werden, dass ihnen dies von den Eltern auch zugemutet und zugetraut wird. Den Eltern deswegen nach vereinzelt Verspätungen der Schülerinnen bereits Sanktionen anzudrohen (Vernehmlassung des Schulrates S. 4 lit. C i.f.), schießt übers Ziel hinaus.

3.4 Nicht zu beanstanden ist die in Anlehnung an das Bundesgerichtsurteil 2C_433/2011 vom 1. Juni 2012 festgelegte Kilometerentschädigung von Fr. 1.-- (vgl. vorstehend Ingress lit. B). Damit wird auch der zeitliche Aufwand rechtsgenügend abgegolten. Diesbezüglich hat das Bundesgericht zwar ausgeführt (Erw. 5.1), es möge zutreffen, dass die Entschädigung des zeitlichen Aufwandes mit 25 Rp./km etwas tief angesetzt worden sei. Dies werde aber dadurch kompensiert, dass bei den Fahrkosten mit 75 Rp./km ein Ansatz gewählt wurde, welcher einer Vollkostenrechnung entspreche. Vertretbar wäre auch eine Grenzkostenbetrachtung gewesen, was zu einem deutlich geringeren Kilometerpreis geführt hätte. Insofern erweise sich der Ansatz von 1 Fr./km insgesamt als nicht verfassungswidrig tief. Da die Eltern in Bezug auf den Schulweg ihrer Kinder eine Mitverantwortung trügen, seien zeitliche Inkonvenienzen bis zu einem gewissen Grad hinzunehmen und könnten keinen staatlichen Entschädigungsanspruch im vollen Umfang auslösen.

Nachdem in den letzten Jahren keine Teuerung eintrat (Landesindex der Konsumentenpreise [Basis Dezember 2010 = 100] Juni 2012: 99.5; Oktober 2018: 99.3), drängt sich auch keine Anpassung auf. Anzuführen ist, dass das Verwaltungsgericht des Kantons Bern in einer jüngsten Entscheidung (VGE 100.2017.332 vom 8.8.2018 = BVR 2018 S. 455 ff.) einen Kilometeransatz von 60 Rappen nicht beanstandet und als mit Art. 19 BV vereinbar erklärt hat (Erw. 6.2).

3.5 Was den geltend gemachten Anspruch auf eine (unentgeltliche) Teilnahme am Mittagstisch anbelangt, müssen sich die Beschwerdeführer vorhalten lassen, dass sie sich partout (vgl. vorstehend Erw. 1.4.1 und 2.3.3) für ein Mittagessen zuhause ausgesprochen haben und das entsprechende Angebot der Gemeinde ausgeschlagen haben (vgl. Vernehmlassung des Schulrates S. 5 f. lit. G; RR-act. II/01 [Vernehmlassung des Schulrates im regierungsrätlichen Beschwerdeverfahren] S. 5 Ziff. 5). Angesichts der Zumutbarkeit des Schulweges gemäss dem von den Vorinstanzen bejahten Schulwegkonzept und der Wahrung der Mindestaufenthaltsdauer besteht indes kein Anspruch auf eine Verbilligung einer allfälligen Mahlzeiteinnahme der Kinder (soweit sie am Nachmittag nicht schulfrei haben) über den von der Gemeinde offerierten Betrag (Fr. 5.--) hinaus.

3.6.1 Unbegründet ist die geltend gemachte Verletzung des Gleichheitsgebots (Beschwerde S. 10 Ziff. 3.2). Der Schulrat legt überzeugend dar (Vernehmlassung S. 6 lit. H), dass der von den Beschwerdeführern offensichtlich angesprochene RRB Nr. 251/2018 im konkreten Fall (auch) von der Zumutbarkeit der Benützung eines öffentlichen Busses durch den betreffenden Kindergartenschüler ausgeht, indessen in besonderen Konstellationen, wie sie weder in jenem noch im vorliegenden Fall gegeben sind, die Unzumutbarkeit unter Umständen ein Thema sein könnte.

3.6.2 Eine Ungleichbehandlung lässt sich auch nicht aus der Tatsache ableiten, dass die Schüler aus dem v. H. _____ in den Genuss eines Schultransportes kommen. Die jeweiligen Sachverhalte sind unterschiedlich und nicht vergleichbar, wie der Regierungsrat im angefochtenen Entscheid zutreffend dargelegt hat (Erw. 8). Hierauf ist zu verweisen.

3.6.3 Inwieweit die Vorinstanzen in Willkür verfallen sind, ist nicht ersichtlich. Sie haben ihre Beurteilung in Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen und der Rechtsprechung sowie in rechtsgenügender Würdigung der konkreten Umstände und nach richtiger und vollständiger Erhebung des für die Beurteilung relevanten Sachverhaltes vorgenommen. Sie haben weder den Untersuchungsgrundsatz noch ihre Begründungspflicht (vgl. Beschwerde S. 10 f. Ziff. 3.2) verletzt.

Aus der Begründungspflicht als Teilgehalt des rechtlichen Gehörs nach Art. 29 Abs. 2 BV fliesst, dass die Behörde die Vorbringen des vom Entscheid in seiner Rechtsstellung Betroffenen auch tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Dabei ist es jedoch nicht erforderlich, dass sich die Behörde mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Sie kann sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte bzw. auf jene Aspekte beschränken, die von der Behörde ohne

Willkür als wesentlich betrachtet werden. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann (vgl. statt vieler: BGE 136 I 229 Erw. 5.2; BGE 136 I 184 Erw. 2.2.1; Bundesgerichtsurteil 1C_452/2012 vom 18.11.2013 i.Sa. A. et al. vs. VerwGer SZ Erw. 2.2). Diesen Anforderungen wird der angefochtene RRB gerecht.

Ebensowenig ist eine Verletzung von Treu und Glauben erkennbar (Beschwerde S. 11 oben). Selbst wenn im Rahmen der Schliessung der Schule H._____ allenfalls eine Erwartungshaltung der Beschwerdeführer hinsichtlich der Regelung des Schultransportes ausgelöst wurde, lassen sich den Akten keine Hinweise dafür entnehmen, dass den Beschwerdeführern gegenüber diesbezüglich irgendwelche Zusagen gemacht wurden, welche geeignet sind, eine rechtlich geschützte Vertrauensposition zu begründen.

3.7 Die Beschwerde erweist sich im Sinne der vorstehenden Erwägungen insgesamt als unbegründet und ist daher abzuweisen.

4. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen sowie Kosten für den Zwischenbescheid vom 12. Oktober 2018) werden in Würdigung der konkreten Umstände, insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Beschwerdeführer im Unterschied zu anderen von der Schliessung der Schule H._____ betroffenen Eltern stärker in die (Mitwirkungs-)Pflicht genommen werden, auf insgesamt Fr.1'500.-- festgesetzt und dem Verfahrensausgang entsprechend den Beschwerdeführern (unter solidarischer Haftbarkeit) auferlegt (§ 72 Abs. 2 VRP).

Eine Parteientschädigung ist, ebenfalls dem Verfahrensausgang entsprechend, nicht zuzusprechen (§ 74 Abs. 1 VRP).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
2. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen sowie Kosten für den Zwischenbescheid vom 12. Oktober 2018) von insgesamt Fr. 1'500.-- werden den Beschwerdeführern (unter solidarischer Haftbarkeit) auferlegt. Sie haben einen Kostenvorschuss von Fr. 1'500.-- bezahlt, so dass die Rechnung ausgeglichen ist.
3. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung Beschwerde* in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden (Art. 42 und 82ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110] vom 17.6.2005).

Soweit die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nicht zulässig ist, kann in derselben Rechtsschrift subsidiäre Verfassungsbeschwerde* erhoben und die Verletzung von verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 113ff. BGG).

5. Zustellung an:
 - den Rechtsvertreter der Beschwerdeführer (2/R)
 - den G. _____ (R; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführer vom 12.12.2018)
 - den Gemeinderat Z. (z.K.)
 - den Regierungsrat
 - das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst (unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführer vom 12.12.2018)
 - und das Bildungsdepartement (z.K.).

Schwyz, 18. Dezember 2018

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Die a.o. Gerichtsschreiberin:

***Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

Die Beschwerdeschrift ist in einer Amtssprache (Deutsch, Französisch, Italienisch, Rumantsch Grischun) abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. In der Begründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Entscheid Recht verletzt. Die Urkunden, auf die sich die Partei als Beweismittel beruft, sind beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat; der angefochtene Entscheid ist beizulegen.

Versand: 14. Januar 2019