

# Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



---

III 2018 99

## Entscheid vom 21. September 2018

---

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident  
Ruth Mikšovic-Waldis, Richterin  
Monica Huber-Landolt, Richterin  
lic.iur. Josef Mathis, Gerichtsschreiber

---

Parteien

1. **A.** \_\_\_\_\_,
2. **B.** \_\_\_\_\_,
3. **C.** \_\_\_\_\_,
4. **D.** \_\_\_\_\_,  
Beschwerdeführer,  
alle vertreten durch Rechtsanwalt E. \_\_\_\_\_,

### gegen

1. **Gemeinderat Wollerau**, Hauptstrasse 15, Postfach 335, 8832 Wollerau,
2. **Amt für Raumentwicklung ARE**, Bahnhofstrasse 14, Postfach 1186, 6431 Schwyz,
3. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9, Postfach 1260, 6431 Schwyz,  
Vorinstanzen,
4. **F.** \_\_\_\_\_ **AG**,  
Beschwerdegegnerin,  
vertreten durch Rechtsanwalt G. \_\_\_\_\_,
5. **N.** \_\_\_\_\_ **AG**,  
Beigeladene,

---

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Baubewilligung)

## **Sachverhalt:**

**A.** Am 21. Oktober 2015 reichte die O.\_\_\_\_\_GmbH (heute F.\_\_\_\_\_AG; nachstehend Bauherrschaft) dem Gemeinderat Wollerau das Baugesuch für den Neubau des Schulhauses "P.\_\_\_\_\_" mit Photovoltaikanlage auf dem in der Gewerbezone G1 gelegenen Grundstück KTN H.\_\_\_\_\_ in Wollerau ein. Gegen dieses im Amtsblatt publizierte und öffentlich aufgelegte Baugesuch erhoben neben anderen auch A.\_\_\_\_\_ und Mitbeteiligte öffentlich-rechtliche Einsprache. Die Bauherrschaft nahm hierauf verschiedene Projektanpassungen vor. Die Projektänderungen wurden im Amtsblatt publiziert und öffentlich aufgelegt. Wiederum erhoben A.\_\_\_\_\_ und Mitbeteiligte öffentlich-rechtliche Einsprache beim Gemeinderat.

Gestützt auf den Gesamtentscheid des Amtes für Raumentwicklung (ARE) vom 20. Juli 2016 erteilte der Gemeinderat mit Beschluss (GRB) Nr. 2016.275 vom 31. Oktober 2016 die Baubewilligung unter Auflagen. Die beantragte Ausnahme zur Unterschreitung des ordentlichen Abstandes entlang der Q.\_\_\_\_\_strasse durch die beiden unterirdischen Tiefgaragenschosse wurde gewährt. Die Photovoltaikanlage wurde mit Auflagen bewilligt.

Gegen diese Baubewilligung erhoben neben anderen (Verfahren VB 277/2016 und VB 208/2016) A.\_\_\_\_\_ und Mitbeteiligte am 17. November 2016 Beschwerde beim Regierungsrat mit dem Antrag auf Aufhebung der Baubewilligung und Rückweisung zur Neuurteilung durch den Gemeinderat und dem Eventualantrag auf Verweigerung der Baubewilligung (Verfahren VB 271/2016). Mit Beschluss (RRB) Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 hiess der Regierungsrat die Beschwerde gut und hob die gemeinderätliche Baubewilligung vom 31. Oktober 2016 und den Gesamtentscheid des ARE vom 20. Juli 2016 auf.

**B.** Am 12. Juni 2017 reichte die Bauherrschaft dem Gemeinderat Wollerau ein neues Baugesuch für das Bauobjekt Schulhaus P.\_\_\_\_\_ (BSP) ein, welches im Amtsblatt publiziert und öffentlich aufgelegt wurde. Hiergegen erhoben neben Dritten auch A.\_\_\_\_\_ und Mitbeteiligte wiederum Einsprache beim Gemeinderat Wollerau.

Mit Gesamtentscheid vom 1. September 2017 erteilte das ARE die kantonale Baubewilligung im Sinne der Erwägungen und unter Auflagen und Nebenbestimmungen. Die Einsprachen wurden aus kantonaler Sicht abgewiesen. Am 16. Oktober 2017 reichte die Bauherrschaft auf Ersuchen des Gemeinderates nochmals geänderte Projektpläne ein, welche die Aufhebung von vier Busparkplätzen entlang der Q.\_\_\_\_\_strasse beinhalteten.

Mit GRB Nr. 2017.314 vom 27. November 2017 erteilte der Gemeinderat die Baubewilligung mit Auflagen. Die Bauherrschaft wurde verpflichtet, sich an die genehmigten Projektpläne zu halten (Disp.-Ziff. 1). Der Gesamtentscheid des ARE bilde integrierenden Bestandteil der Baubewilligung; dessen Bedingungen und Auflagen seien zu beachten (Disp.-Ziff. 2). Die Photovoltaikanlage wurde ebenfalls mit Auflagen bewilligt (Disp.-Ziff. 3). Die Einsprache von A. \_\_\_\_\_ und Mitbeteiligten wurde - wie die Dritteinsprache - unter Kostenfolge (Fr. 360.--) abgewiesen (Disp.-Ziff. 4 f.).

**C.** Gegen diesen GRB Nr. 2017.134 vom 27. November 2017 erhoben A. \_\_\_\_\_ und Mitbeteiligte mit Eingabe vom 20. Dezember 2017 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Schwyz mit den folgenden Anträgen:

1. Der Beschluss-Nr. 2017.134 des Gemeinderates Wollerau vom 27. November 2017 und der kant. Gesamtentscheid des Amtes für Raumentwicklung vom 1. September 2017 im Verfahren B2017-0750 seien aufzuheben und die Angelegenheit sei zur Durchführung eines gehörigen Verfahrens an die Vi zurückzuweisen, evtl. sei die Baubewilligung zu verweigern.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten der Bg/Vi.

**D.** Mit RRB Nr. 298/2018 vom 24. April 2018 wies der Regierungsrat die Beschwerde ab (Disp.-Ziff. 1). Die Verfahrenskosten von Fr. 1'500.-- wurden zu zwei Dritteln (Fr. 1'000.--) den Beschwerdeführern und zu einem Drittel (Fr. 500.--) der Gemeinde Wollerau auferlegt (Disp.-Ziff. 2). Der Beschwerdegegnerin (Bauherrschaft) wurde eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 1'200.-- zu Lasten der hierfür solidarisch haftenden Beschwerdeführer zugesprochen (Disp.-Ziff. 3).

**E.** Gegen diesen RRB Nr. 298/2018 vom 24. April 2018 (Versand am 25.4.2018; Zustellung am 3.5.2018) erheben A. \_\_\_\_\_ und Mitbeteiligte mit Eingabe vom 23. Mai 2018 (Postaufgabe am gleichen Tag) fristgerecht Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz mit den folgenden Anträgen:

1. Der Regierungsratsbeschluss Nr. 298/2018 vom 24. April 2018, der Gemeinderatsbeschluss Wollerau Nr. 2017.134 vom 27. November 2017 und der kantonale Gesamtentscheid B2017-0750 vom 1. September 2017 seien aufzuheben, evtl. sei der Regierungsratsbeschluss Nr. 298/2018 vom 24. April 2018 aufzuheben und an die Vi3 zur Neubeurteilung und gehöriger Begründung zurück zu weisen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge für das Verfahren vor der Vi3 und für dieses Verfahren zu Lasten der Bg.

**F.** Das Sicherheitsdepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 30. Mai 2018, die Beschwerde sei unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführer ab-

zuweisen, soweit überhaupt darauf eingetreten werden könne. Das ARE beantragt mit Vernehmlassung vom 6. Juni 2018, unter anderem unter Bezugnahme auf einen Mitbericht des Amtes für Umweltschutz (AfU) vom 1. Juni 2018, aus kantonaler Sicht die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge. Die Beschwerdegegner beantragen vernehmlassend am 14. Juni 2018 die Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer. Ebenso beantragt der Gemeinderat mit Stellungnahme vom 27. Juni 2018 die Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer. Die Beigeladene hat sich nicht vernehmen lassen.

**G.** Mit Eingabe vom 4. Juli 2018 äussern sich die Beschwerdeführer zu den Vernehmlassungen.

### **Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:**

**1.1** Die Bauherrschaft beabsichtigt gemäss ihrer Absichtserklärung vom 13. Juni 2017 (RR-act. III/03/B6) die Realisierung einer Schule für die gesamte obligatorische Schulzeit vom Vorkindergarten bis zur Oberstufe. Das Einzugsgebiet erstreckt sich über die Regionen Zimmerberg, Höfe und March sowie - zum geringeren Teil - ins Ägerital, den Raum Sihlsee, entlang des linken Zürichsees und in die Region Rapperswil. Insgesamt sollen rund 600 Kinder unterrichtet werden. Bestandteil des Verkehrskonzeptes ist daher ein Schulbuskonzept.

Das Bauprojekt nimmt in seinen Grundrissen die Grundstücksform auf und hat eine im Wesentlichen rechteckige Form mit Seitenlängen von rund 50 m ([Süd-]West-[Nord-]Ost-Richtung) und rund 60 m (Süd[-Ost]-Nord[-West]-Richtung) (vgl. Katasterplan 100\_C im Massstab 1:500 vom 12.6.2017). Im Innern befindet sich ein offener Innenhof von rund 18 m auf 20 m (354 m<sup>2</sup>).

Das Bauprojekt umfasst zwei Untergeschosse (UG), welche als Tiefgarage genutzt werden mit 105 Parkplätzen (2. UG) und 59 Parkplätzen (1. UG). Die Untergeschosse weisen grössere Grundrisse von rund 73 m (West-Ost-Richtung) auf 70 m (Süd-Nord-Richtung) auf. Der Strassenabstand zur Q. \_\_\_\_\_ strasse im südlichen Bereich beträgt 4 m. Geplant sind im UG entlang der Südostseite zusätzlich fünf Parkplätze für Schulbusse und sechs Parkstellen als Drop-Off (vgl. zu den Parkplätzen Lärmschutznachweis der R. \_\_\_\_\_ AG vom 13.6.2017 [aktualisierte Version] S. 7 Ziff. 4.1; 89 Parkplätze im 2. UG gemäss dem Plan 101\_C Untergeschoss 2 im Massstab 1:200 vom 12.6.2017; 16 Drop-Off Parkplätze und 26 Drop-Off Parkplätze mit Standzeit und 25 Parkplätze sowie

fünf Parkplätze für Schulbusse gemäss dem Plan 102\_C Untergeschoss 2 im Massstab 1:200 vom 5.10.2017).

Im Erdgeschoss (EG) befinden sich insbesondere Räume für Kinder im Vorschulalter/Kindergarten, Büros sowie eine Mensa für maximal 250 Personen. Das erste und zweite Obergeschoss (1. OG und 2. OG) umfassen namentlich "Learning Studios", "Da Vinci Studios", "Input"- und weitere Räume; das 2. OG zudem auch eine Mensa für maximal 250 Personen. Das 3. OG/Attika enthält weitere Schulräumlichkeiten wie "Science Lab" und Ateliers. Auf dem Dach ist die Photovoltaikanlage geplant.

Die mutmassliche Anzahl Arbeitnehmer (Lehrer, Küchenpersonal, Reinigungspersonal) beträgt 80 bis 90 Personen (vgl. Baugesuchsunterlagen vom 21.6.2017 Formular Z08.1 "Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz", Baubeschrieb für Betriebe; rund 110 gemäss dem Verkehrsgutachten der S.\_\_\_\_\_AG vom 6.10.2017 S. 6 Ziff. 3.5).

**1.2.1** Der Regierungsrat hat mit RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 die Baubewilligung vom 31. Oktober 2016 und den Gesamtentscheid des ARE vom 20. Juli 2016 aufgehoben, weil das Bauvorhaben den Strassenabstand zur Q.\_\_\_\_\_strasse unterschritt und hierfür zu Unrecht eine Ausnahmegewilligung erteilt worden war (Erw. 7.6 f. und Erw. 11). Zudem erachtete er den Sachverhalt in Bezug auf die Lärmsituation für ungenügend abgeklärt (Erw. 10.4 f. und Erw. 11).

Weitere Rügen hat der Regierungsrat als unbegründet beurteilt. Es betraf dies die Wahrung des rechtlichen Gehörs der Beschwerdeführer (Erw. 2), die Rechtsgenüchtigkeit der Baugesuchsunterlagen (Erw. 3), die Zonenkonformität des Bauvorhabens in der Gewerbezone (Erw. 4), die hinreichende Erschliessung des Baugrundstückes (Erw. 5), die Verkehrssicherheit (Erw. 6) und die Überbauungsziffer (Erw. 9).

**1.2.2** Mit dem vorliegend angefochtenen RRB hat der Regierungsrat die formelle Rüge, die geänderten Projektpläne vom 16. Oktober 2017 seien nach dem Gesamtentscheid des ARE vom 1. September 2017 erstellt und nicht ans ARE bzw. die Baugesuchszentrale weitergeleitet worden, als grundsätzlich berechtigt und das Vorgehen des Gemeinderates als nicht korrekt erachtet (Erw. 2.2). Die Änderungen (Aufhebung von vier Busparkplätzen entlang der Q.\_\_\_\_\_strasse) sei jedoch von untergeordneter Bedeutung. Dass die nachgereichten Unterlagen nicht an die Baugesuchszentrale weitergeleitet worden seien, könne geduldet werden. Der Verfahrensfehler der Gemeinde werde sich aber auf die Kostenverteilung auswirken (Erw. 2.3 f.). Betreffend die Rüge der ungenügenden Er-

schliessung verwies der Regierungsrat auf seinen Beschluss vom 30. Mai 2017 (Erw. 3.1). Das neue Verkehrsgutachten vom 12. Juni 2017 mit Überarbeitung vom 6. Oktober 2017, das inhaltlich auf den Vorgängerversionen vom 16. Oktober 2015 und 29. Januar 2016 basiere, sei ausreichend und zeige plausibel auf, dass das Bauvorhaben das übergeordnete Strassennetz nicht übermässig belasten bzw. eine allfällige bestehende Überlastung nicht wesentlich verschärfen werde (Erw. 3.2). Die Q. \_\_\_\_\_ strasse wie auch die Zufahrts- bzw. Stichstrasse auf KTN H. \_\_\_\_\_ zum Bauvorhaben seien genügend breit und verkehrssicher (Erw. 3.3). Der Absichtserklärung der Beschwerdeführerin komme aus baurechtlicher Sicht keine zentrale Bedeutung zu. Die Beschwerdeführerin sei weder verpflichtet, eine solche Erklärung abzugeben noch sei eine solche Voraussetzung für die Erteilung der Baubewilligung (Erw. 3.4).

Das von der Bauherrschaft am 15. Juni 2017 eingereichte Lärmgutachten der R. \_\_\_\_\_ AG zur Lärmbelastung auf der Q. \_\_\_\_\_ strasse sei am 7. Juli 2017 noch ergänzt und am 10. Juli 2017 von der T. \_\_\_\_\_ AG einer Plausibilisierung unterzogen worden. Ein zweites Lärmgutachten der R. \_\_\_\_\_ AG vom 13. Juni 2017 befasse sich mit der Lärmbelastung, welche durch die Tiefgaragenzufahrt und die Lüftungsanlagen auf dem Dach verursacht werde (Erw. 4.). Mit der Rüge der Überbauungsziffer habe sich der Regierungsrat auch bereits in der ersten Entscheidung auseinandergesetzt; hierauf könne verwiesen werden (Erw. 5).

**2.1.1** Die Beschwerdeführer rügen eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, da der neue Beschwerdeentscheid nicht gehörig begründet worden sei. Es gehe nicht an, auf einen Entscheid in einem anderen Baubewilligungsverfahren, bei welchem nicht einmal die gleichen Parteien beteiligt gewesen seien, zu verweisen. Die Sache sei daher zu gehöriger Begründung an den Regierungsrat zurück zu weisen. Der guten Ordnung halber werde der RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 ebenfalls eingereicht (Beschwerde S. 3 f. Ziff. 5).

**2.1.2** Mit dem RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 wurden die Baubewilligung vom 31. Oktober 2016 sowie der Gesamtentscheid des ARE vom 20. Juli 2016 in Gutheissung der Beschwerde aufgehoben. Zur Aufhebung führte die zu Unrecht gewährte Ausnahmegewilligung für die Unterschreitung des Strassenabstandes durch die beiden UG gegenüber der Q. \_\_\_\_\_ strasse. Dies hat den Regierungsrat indes nicht daran gehindert, auch die weiteren Rügen der vorliegenden wie der Dritt-Beschwerdeführer zu prüfen und namentlich festzustellen, dass die Lärmsituation nur unzureichend abgeklärt worden war (vgl. vorstehend Erw. 1.2.1). Dieses - bei der Beurteilung von Bauvorhaben nicht atypische - Vorgehen hat der Regierungsrat zu Recht mit dem verfahrensökonomischen Argu-

ment begründet, dass sich die aufgeworfenen Fragen "jederzeit in einem allfälligen Nachfolgeprojekt wieder stellen können" (Erw. 8).

Insoweit lässt sich der RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 durchaus mit einem Rückweisungsentscheid vergleichen. Bei einem Rückweisungsentscheid ist die rückweisende Instanz bei einem allfälligen erneuten Weiterzug grundsätzlich an ihre im ersten Rechtsgang vertretene Auffassung gebunden, sofern die Grundlagen des Rückweisungsentscheids unverändert geblieben sind (Donatsch, in: Kommentar VRG, § 64 N 19 ff.; besonders N 23 f.). Mithin ist in diesem Fall ein Verweis im neuen Entscheid auf die Erwägungen im ersten Entscheid durchaus zulässig.

Nachdem vorliegend nur zwei Wochen nach dem RRB Nr. 413/2017 das Baugesuch für das Nachfolgeprojekt, das mit dem ersten Projekt (weitestgehend) identisch ist, was unbestritten ist, eingereicht wurde, und die vorliegenden Beschwerdeführer erneut Einsprache und Beschwerde gegen dieses Bauprojekt erhoben haben, ist es grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn der Regierungsrat in der Entscheidungsbegründung auf den ersten Entscheid verweist. Allerdings können mit dieser "Verweisungsbegründung" auch Probleme verbunden sein, welche einem solchen methodischen Vorgehen entgegenstehen. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn gegen das neue Bauprojekt Einsprache (und anschliessend gegen den Einspracheentscheid bzw. die Baubewilligung) Beschwerden von Dritten erhoben werden, welche im ersten Rechtsdurchgang - aus welchen Gründen auch immer - noch nicht Verfahrenspartei waren. Bei dieser Konstellation verbietet sich der Verweis auf einen früheren Entscheid, welcher den Dritten nicht bekannt ist bzw. nicht vorliegt. Es fällt denn auch auf, dass der Gemeinderat in der Baubewilligung vom 27. November 2017, nachdem auch eine im ersten Verfahren noch nicht vertretene Drittpartei Einsprache erhoben hatte (vgl. GRB Nr. 2017.041 S. 7), zu Recht nur zurückhaltend auf den RRB Nr. 413/2017 verweist und dies nur im Sinne der Bestätigung seiner Erwägungen im neuen GRB (vgl. z.B. S. 7, 10, 11).

Es ist daher jedenfalls dann von einer "Verweisungsbegründung" abzusehen, wenn Dritte Einsprache erstmalig gegen ein Nachfolgebaugesuch erheben. Abgesehen davon spricht an und für sich auch sonst nichts dagegen, Begründungselemente des früheren Entscheides, soweit sie von Relevanz für die Beurteilung eines Nachfolgebaugesuches sind, tel quel in den neuen Entscheid zu übernehmen. Damit ist mit Blick auf die Rüge der Beschwerdeführer im vorliegenden Verfahren indessen gleichzeitig auch gesagt, dass eine Rückweisung an den Regierungsrat mit der (sinngemässen) Anweisung, die ausführlichen Begründungen des ersten Entscheides in den neuen Entscheid

einfließen zu lassen bzw. zu übertragen, einen Verfahrensleerlauf darstellen würde und ein solcher Entscheid als überspitzt formalistisch erachtet werden müsste.

**2.1.3** Soweit die Beschwerdeführer in ihrer Beschwerdebegründung vereinzelt noch einmal eine unzulässige "Verweissbegründung" geltend machen und hieraus eine Verletzung des rechtlichen Gehörs ableiten wollen (z.B. Beschwerde S. 17 Ziff. 5.2 f.; S. 21 Ziff. 5), können sie im Sinne der vorstehenden Ausführungen nichts zu ihren Gunsten herleiten.

**2.2** Die Beschwerdeführer halten an ihrer mit der Verwaltungsbeschwerde vorgebrachten Rüge der mangelhaften Verfahrenskoordination fest; es werde jedoch verzichtet, die Aufhebung des regierungsrätlichen Entscheids zu verlangen, auch wenn von der neu offenbar grosszügigen Haltung des Regierungsrates gegenüber kommunalen Verfahrensunzulänglichkeiten Kenntnis genommen werde (S. 5 f. lit. B.1 ff.).

Es erübrigt sich daher weiter auf diese Rüge einzugehen. Indes ist zu präzisieren, dass von einer neuen diesbezüglichen grosszügigen Haltung des Regierungsrates nicht die Rede sein kann. Der Regierungsrat hat das Vorgehen des Gemeinderates ohne wenn und aber als nicht korrekt bezeichnet und von einem blossen Dulden des unkorrekten Vorgehens im konkreten Fall (Aufhebung von vier Busparkplätzen entlang der Q.\_\_\_\_\_strasse, was als "minus" im Vergleich zum ursprünglichen Baugesuch zu werten ist) gesprochen. Überdies hat er (auch kraft seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde) den Gemeinderat unmissverständlich angewiesen, in Zukunft die Baugesuchszentrale auch mit den im Verlaufe des Verfahrens vorgenommenen Projektänderungen zu bedienen.

**3.1** Die Beschwerdeführer rügen weiter, die Lärmbeurteilung sei ungenügend. Die drei Lärmschutznachweise (betreffend Betriebslärm des Gebäudes selber vom 16.12.2015, aktualisiert am 29.2.2016 und 13.6.2017; den Strassenlärm vom 15.6.2017 sowie Strassenlärm vom 7.7.2017) beruhten auf nicht aktuellen Plänen und auf dem Verkehrskonzept und -gutachten der S.\_\_\_\_\_AG vom 29. Januar 2016, welches durch das Gutachten vom 12. Juni 2017 (Version 2.1) und dieses durch das Gutachten vom 6. Oktober 2017 (Version 2.2) abgelöst worden sei. Es fehle auch eine Gesamtlärmbeurteilung unter Einschluss des aus der BSP selber stammenden Lärms. Dem Regierungsrat könne zwar soweit gefolgt werden, dass hierfür keine Belastungsgrenzwerte bestünden; ebenso sei zur Kenntnis zu nehmen, dass aus formellen Gründen keine Gesamtlärmbeurteilung möglich sei, weil die Belastungsgrenze für den Betriebslärm und für den Strassenlärm in verschiedenen Anhängen der LSV geregelt sei. Wenn der Beur-

teilungspegel bereits durch den Betriebslärm überschritten werde und in Anbetracht der Tatsache, dass in allen Gebäuden mit Ausnahme des Gebäudes 06 des Beschwerdeführers Ziff. 1 Wohnnutzungen bestünden, sei der Schluss des Regierungsrates jedoch stossend. Der Beschluss des Regierungsrates sei jedenfalls insofern mangelhaft, als er nicht darauf eingehe, dass die Lärmgutachten auf falschen Grundlagen beruhten (S. 6 ff. lit. C.1 ff.).

**3.2.1** Einwirkungen (wie Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen, Strahlen), die schädlich oder lästig sein können, müssen frühzeitig durch Massnahmen an der Quelle begrenzt werden (Art. 1 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01] vom 7.10.1983). Es gilt zunächst das Vorsorgeprinzip, wonach unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit begrenzt werden müssen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG). In einem zweiten Schritt werden die Emissionsbegrenzungen verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastungen schädlich oder lästig werden (Art. 11 Abs. 3 USG; sog. "zweistufiges Schutzkonzept").

**3.2.2** Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen (Art. 25 Abs. 1 USG). Die Lärmimmissionen einer neuen ortsfesten wie auch der Änderung einer neuen ortsfesten Anlage sind so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und (kumulativ) dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten (Art. 7 Abs. 1 lit. a und b sowie Art. 8 Abs. 4 LSV).

Emissionen werden unter anderem eingeschränkt durch den Erlass von Emissionsgrenzwerten sowie durch Verkehrs- oder Betriebsvorschriften (Art. 12 Abs. 1 lit. a und c USG); nach den Immissionsgrenzwerten bestimmt sich, ob von schädlichen oder lästigen Einwirkungen auszugehen ist (Art. 13 Abs. 1 USG). Die Anhänge 3 bis 9 der LSV mit den Planungs-, Immissions-, und Alarmwerten (vgl. Art. 2 Abs. 5 LSV) bieten objektive Beurteilungskriterien, die auf die durchschnittliche Reaktion normal lärmempfindlicher Personen abgestützt sind (BGE 133 II 292 Erw. 3.2) und für die jeweiligen Empfindlichkeitsstufen (ES) sowie für Tag und Nacht verschieden hoch angesetzt sind.

Für Industrie- und Gewerbelärm wie auch für Strassenverkehrslärm gelten in der Empfindlichkeitsstufe III Planungswerte bei Tag von 60 dB(A) und bei Nacht von 50 dB(A) (Anhänge Ziff. 3 und 6 jeweils Ziff. 2 LSV), die Immissionsgrenzwerte

bei 65 dB(A) bzw. 55 dB(A). Bei Räumen in Betrieben (Art. 2 Abs. 6 lit. B LSV), die in Gebieten der Empfindlichkeitsstufen I, II oder III liegen, gelten um 5 dB(A) höhere Planungswerte und Immissionsgrenzwerte (Art. 42 Abs. 1 LSV). Dies gilt jedoch nicht für Räume in Schulen, Anstalten und Heimen (Art. 42 Abs. 1 Satz 1 LSV).

Bei Fehlen von Belastungsgrenzwerten - wie z.B. für Tierlärm - werden die Lärmimmissionen gemäss Art. 40 Abs. 3 LSV nach Art. 15 USG (Immissionsgrenzwerte für Lärm und Erschütterungen) unter Berücksichtigung von Art. 19 (Alarmwerte) und 23 USG (Planungswerte) beurteilt, d.h. die Immissionen sind in solchen konkreten Einzelfällen so zu begrenzen, dass die Wohnbevölkerung in der Umgebung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört wird. Im Rahmen dieser Einzelfallbetrachtung sind der Charakter des Lärms, Zeitpunkt und Häufigkeit seines Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit bzw. Lärmbelastung zu berücksichtigen. Dabei ist nicht auf das subjektive Lärmempfinden einzelner Personen abzustellen, sondern eine objektivierte Betrachtung unter Berücksichtigung von Personen mit erhöhter Empfindlichkeit (Art. 13 Abs. 2 USG) vorzunehmen (BGE 133 II 292 Erw. 3.3; Bundesgerichtsurteil 1C\_297/2009 vom 18.1.2010 Erw. 2.1 f. [Glockenspiel Kirche Gossau]).

Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen darf gemäss Art. 9 LSV nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden (lit. a) oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (lit. b). Als (deutlich) wahrnehmbar gilt die Zunahme des Lärms um 1 dB, was einer Verkehrszunahme von 26% entspricht (EGV-SZ 2003 Nr. B 8.7, Erw. 7.c).

**3.2.3** Wer eine ortsfeste Anlage neu errichten oder eine bestehende ändern will, die Lärmimmissionen verursacht, hat zusammen mit dem Baugesuch der zuständigen Vollzugsbehörde (d.h. das Amt für Umweltschutz, AfU, vgl. § 27 Abs. 2 lit. a der Vollzugsverordnung zum Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz [VVzUSG; SRSZ 711.111] vom 3.7.2001) eine Lärmprognose gemäss Art. 36 LSV abzugeben (§ 41 VVzUSG). Gemäss Art. 36 Abs. 1 LSV ermittelt die Vollzugsbehörde die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist.

Die Frage, ob Grund zur Annahme besteht, dass die Belastungsgrenzwerte überschritten werden, verlangt eine vorweggenommene Würdigung der Lärmsituation. Ist diese Frage zu bejahen, so ist die Behörde zur Durchführung

eines Beweis- und Ermittlungsverfahrens nach den Art. 36 ff. LSV und den Anhängen 2-7 LSV verpflichtet, ohne dass ihr insoweit noch ein Ermessensspielraum zustünde. Dies gilt für alle Bauvorhaben, auch für vermeintlich "unbedeutende": Massgeblich ist einzig, ob die zu erwartenden Aussenlärmimmissionen des Vorhabens die Planungswerte überschreiten können. Dabei dürfen keine hohen Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung der Planungswerte gestellt werden. Dies gilt zumindest im Kontext von Art. 25 Abs. 1 USG: Setzt die Erteilung der Baubewilligung eine positive Prognose hinsichtlich der Einhaltung der Planungswerte voraus, so sind weitere Ermittlungen in Form einer Lärmprognose (i.S.v. Art. 25 Abs. 2 Satz 1 und Art. 36 ff. LSV) schon dann geboten, wenn eine Überschreitung der Planungswerte möglich erscheint, d.h. beim aktuellen Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden kann (Bundesgerichtsurteile 1A.58/2002 vom 2.9.2002 Erw. 2.4 und 1C\_311/2007 vom 21.7.2008 Erw. 3.6 mit Hinweis auf BGE 115 Ib 446 Erw. 3a und die französische Fassung von Art. 36 Abs. 1 LSV ["pourraient l'être"], wonach die Möglichkeit einer Überschreitung genügt). Dies muss auch für Anlagen gelten, deren Lärmimmissionen direkt aufgrund von Art. 15 USG zu beurteilen sind (Bundesgerichtsurteil 1A.241/2004 vom 7.3.2005 Erw. 2.2).

**3.3** Das Baugrundstück liegt in der Gewerbezone G1, welche für nicht störende bis höchstens mässig störende gewerbliche und kleinere Industriebetriebe bestimmt ist (Art. 66 Abs. 1 BauR). Es gilt die Empfindlichkeitsstufe III (Art. 43 Abs. 1 lit. c LSV; vgl. kommunaler Zonenplan vom 28.2.2016). Südwestlich der Q.\_\_\_\_\_strasse befindet sich eine (lärmvorbelastete) Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, welche der Empfindlichkeitsstufe II zugeteilt ist.

**3.4** Der Regierungsrat hat im RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 unter Bezugnahme auf einen Lärmschutznachweis der R.\_\_\_\_\_AG (dem Gemeinderat eingereicht am 2.3.2016), der vom AfU als zuständige Fachbehörde geprüft und als ausreichend befunden worden war, die Lärmproblematik beurteilt. Er kam zum Schluss, dass nicht zu beanstanden sei, dass bezüglich den durch die Schüler verursachten Lärm keine Prognose erstellt worden sei, da dieser Lärm gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht als unangenehm empfunden werde; ausserdem gebe es für diesen Lärm keine Belastungsgrenzwerte (Erw. 10.4). Hingegen werde sich das Verkehrsaufkommen auf der Q.\_\_\_\_\_strasse nahezu verdoppeln; zwischen 08.00 Uhr und 09.00 Uhr werde der Verkehr sogar um rund 218 % zunehmen. Die bestehende Lärmbelastung auf der Q.\_\_\_\_\_strasse sei nicht aktenkundig. Aufgrund der markanten Verkehrszunahme erweise es sich als durchaus möglich, dass die massgeblichen Belastungsgrenzwerte überschritten

würden. In diesem Punkt sei der rechtserhebliche Sachverhalt nur unzureichend abgeklärt worden.

**3.5.1** Aktenkundig ist der Lärmschutznachweis betreffend "Tiefgaragenzufahrt, Industrie- und Gewerbelärm" der R.\_\_\_\_\_AG vom 16. Dezember 2015, aktualisiert am 29. Februar 2016 und 13. Juni 2016 (RR-act. III/03/B6 [Beilagen Akten ARE]). Dieser Lärmschutznachweis beurteilt sämtliche technischen Installationen wie Lüftungsöffnungen und Rückkühler, sowie die Zufahrt zur Tiefgarage". Nicht behandelt werden "Strassenlärm und der Nachweis wegen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens" (S. 3 Ziff. 1).

Daneben ist ein weiterer Lärmschutznachweis der R.\_\_\_\_\_AG mit dem gleichen Betreff vom 15. Juni 2017 aktenkundig (Baugesuchsunterlagen der Gemeinde), mit welchem unter Bezugnahmen auf den ersten RRB "der Mehrverkehr der Q.\_\_\_\_\_strasse in einem Lärmschutz nachgewiesen werden" müsse. Erst mit der ergänzten Version vom 7. Juli 2017, welche sich bei den Baugesuchsunterlagen wie den Akten des ARE befindet, wird die gebotene Abgrenzung dieses Gutachtens auch im Rubrum (betreffend "Strassenlärm") vorgenommen (vom Gemeinderat wurde denn auch mit den [unnummerierten] Beilagen 5 und 6 gemäss dem Aktenverzeichnis nur der Lärmschutznachweis betreffend den Strassenlärm [einmal in der Version vom 15.6.2017 und einmal in der ergänzten Fassung vom 7.7.2017 eingereicht!]).

**3.5.2** Der Lärmschutznachweis betreffend die Tiefgaragenzufahrt kommt zum Ergebnis, dass die geforderten Belastungsgrenzwerte bei allen umliegenden Nachbargebäuden wie auch an der BSP selber eingehalten werden (S. 9). Betreffend den Industrie- und Gewerbelärm, der namentlich aus Lüftungsanlagen resultiert, wurde der Beurteilungspegel nachts bei sechs von zehn Nachbargebäuden überschritten. Hierbei handelt es sich durchwegs um Gewerbebauten, wobei drei Nachbargebäude (03: Beschwerdeführer Ziff. 4; 04: Beschwerdeführer Ziff. 3, 05: Beschwerdeführer Ziff. 1) noch Wohnnutzungen aufweisen.

Im Sinne der Vorsorge wurde empfohlen, die Tiefgarage im Einfahrtsbereich dreiseitig mit einer absorbierenden Verkleidung zu belegen, ebenso den Rampenbereich. Betreffend die Lüftungsanlagen sei die einfachste Massnahme die Reduktion der Leistung während der Abend- und Nachtstunden. Die Anlagen seien so zu betreiben, dass der Emissionspegel in den Abend- und Nachtstunden um mindestens 8 dB tiefer ausfalle als in den technischen Datenblättern ausgewiesen. Grundsätzlich werde im Sinne der Vorsorge der Einbau von Schalldämpfern für sämtliche Anlagen, nicht nur in der

Gesamtlüftungsanlage, empfohlen. Zudem seien für die Aufbauten auf dem Dach und auch die vier Anlagen neben der Tiefgaragenzufahrt schalldämmende Wetterschutzlamellen empfohlen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die vier zusätzlichen Plätze in der Tiefgarage infolge der Verlegung der Busparkplätze von der Q.\_\_\_\_\_strasse ins Tiefgaragengeschoss (vgl. Schreiben der Gemeinde vom 16. Oktober 2017 an die Beschwerdeführer) relevante Auswirkungen auf die Lärmsituation haben.

**3.5.3** Betreffend den Strassenlärm wurde in der ergänzten Fassung vom 7. Juli 2017 zusammenfassend in Berücksichtigung des Verkehrs auf der Q.\_\_\_\_\_strasse und der Zufahrt (Stichstrasse, KTN I.\_\_\_\_\_) zur Tiefgarage (vgl. S. 7 Ziff. 3.3 und 9) festgehalten, die gesetzlichen Vorgaben könnten durchwegs eingehalten werden (S. 3 Ziff. 1). An allen umliegenden Nachbargebäuden sowie auch an der BSP selber hielten die Beurteilungspegel die geforderten Belastungsgrenzwerte (Immissionsgrenzwerte) ein. Da sich in drei Gebäuden auch noch Wohnungen befänden, sei bei den gesetzlichen Grenzwerten keine Beaufschlagung von 5 dB vorgenommen worden (S. 10).

Die T.\_\_\_\_\_AG erachtete diese Beurteilung mit Stellungnahme vom 10. Juli 2017 als plausibel.

**3.5.4** Das AfU stimmte den Lärmschutznachweisen der R.\_\_\_\_\_AG mit Fachbericht vom 16. Juni/25. August 2017 zu und übernahm die im Sinne des Vorsorgeprinzips gemachten Empfehlungen als Auflagen zur Bewilligung. Die Leistungsreduktion der Lüftungseinheiten wurde für die Zeit von 19.00 Uhr bis 07.00 Uhr verlangt. Das ARE übernahm diese Auflagen in den Gesamtentscheid vom 1. September 2017. Mit Mitbericht vom 1. Juni 2018 z.H. des ARE bestätigt das AfU im vorliegenden Verfahren die Gültigkeit des Lärmschutznachweises.

**3.5.5** Die Kritik der Beschwerdeführer an der Beurteilung der Lärmproblematik, diese basiere auf überholten Grundlagen, ist unbegründet.

Es ist dem Sicherheitsdepartement beizupflichten (Vernehmlassung S. 2 Ziff. 3), dass sich am Bauprojekt selbst gegenüber dem Vorprojekt nichts Wesentliches geändert hat. Ebenso hat sich an den Werten des Verkehrsgutachtens (vgl. nachstehend Erw. 4.3.1 ff.), welche für den Lärmschutznachweis übernommen wurden, nichts Grundlegendes geändert. Weder das eine noch das andere wird von den Beschwerdeführern substantiiert in Abrede gestellt. Das Lärmgutachten basiert mithin nicht auf veralteten Grundlagen. Vielmehr weist die Bauherrschaft (Beschwerdegegnerin) zu Recht darauf hin, dass dem Lärmschutznachweis die Spitzenbelastung zwischen 08.00 Uhr und 09.00 Uhr für den ganzen Tag (06.00

Uhr bis 22.00 Uhr) zugrunde gelegt wurde (vgl. Lärmschutznachweis S. 6 Ziff. 2.9); die Immissionswerte dürften während der überwiegenden Tageszeit daher (erheblich) tiefer liegen.

Es besteht auch kein Anlass an der rechtsgenügenden Überprüfung des Lärmschutznachweises durch das AfU als Fachbehörde zu zweifeln. Was den allenfalls durch die Schüler verursachten Lärm anbelangt, ist zu beachten, dass der Lärm spielender Kinder eine hohe soziale Akzeptanz genießt und zur Wohnzone gehört. Lärm von Kinderspielplätzen wird daher in aller Regel nicht als störend empfunden (vgl. Bundesgerichtsurteile 1C\_278/2010 vom 31.1.2011 Erw. 4.4.9; 1C\_148/2010 vom 6.9.2010 Erw. 2.2.3); umso mehr muss dies für den Lärm von Kindern und Jugendlichen in einer Gewerbezone gelten. Was die von den Beschwerdeführern geltend gemachte und von Art. 8 USG grundsätzlich verlangte Betrachtung der Gesamtlärmbelastung anbelangt, so bestimmt Art. 40 Abs. 2 LSV nur, dass die Belastungsgrenzwerte auch überschritten sind, wenn die Summe gleichartiger Lärmimmissionen, die von mehreren Anlagen erzeugt werden, sie überschreitet. Dies gilt jedoch nicht für die Planungswerte bei neuen ortsfesten Anlagen. Zudem hat der Regierungsrat im angefochtenen Entscheid unter Hinweis auf die Lehre (Zäch/Wolf, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Art. 15 N 29 sowie BGE 126 II 522 Erw. 37e; vgl. auch Arbeitsring Lärm [ALD] der Deutschen Akustischen Gesellschaft: Stand und Perspektiven der Lärmbekämpfung, Herbsttagung SGA-SSA zusammen mit Cercle Bruit und Empa, 25.11.2016, S. 33 und 36 betreffend wünschenswerte Immissionsgrenzwerte für die Gesamtbelastung [[https://www.sga-ssa.ch/docs/events//21\\_sga-ssa\\_cb\\_em-pa\\_2016\\_heinecke-schmitt.pdf](https://www.sga-ssa.ch/docs/events//21_sga-ssa_cb_em-pa_2016_heinecke-schmitt.pdf)]; eingesehen am 5.9.2018]) ausgeführt, dass eine Beurteilung der gesamten Belastung durch unterschiedliche Lärmarten aufgrund des heutigen Standes von Wissenschaften und Erfahrung offenbar nicht möglich sei. Diese Feststellung hat ihre Richtigkeit. In ähnlichem Sinne hat auch das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich (unter Bezugnahme auf die zitierte Lehrmeinung) im Urteil VB.2004.00483 vom 8. März 2006 festgehalten (Erw. 5), mangels Grenzwerten für die Beurteilung einer Gesamtbelastung aus verschiedenen Lärmarten sei deren Zusammenwirken gestützt auf Art. 8 USG im Einzelfall zu beurteilen. Dabei könnten Immissionen anderer Lärmarten nicht einfach zu jenen der beurteilten Anlage hinzugerechnet werden, seien aber immerhin zu berücksichtigen. Wie dies zu geschehen habe, werde aus der Rechtsprechung nicht deutlich. Neben der Lärmart mit dem höchsten Beurteilungspegel würden andere Lärmarten im Hinblick auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte jedenfalls nur berücksichtigt werden können, wenn deren zusätzliche Störwirkung deutlich

zutage trete. Dieser Forderung sei im konkreten Fall bereits mit der vorsorglichen Emissionsbegrenzung Rechnung getragen worden.

Nachdem auch vorliegend Massnahmen/Auflagen gestützt auf das Vorsorgeprinzip verlangt werden, womit die im Wesentlichen (betreffend die Tiefgarageneinfahrt und den Strassenlärm) bereits gewährten Planungs- bzw. Immissionsgrenzwerte noch deutlicher unterschritten werden können, darf ohne Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes und in zulässiger antizipierter Beweiswürdigung gefolgert werden, dass auch die Gesamtlärmbelastung die gesetzlichen Limiten wahrt.

**4.1** Des Weiteren rügen die Beschwerdeführer eine ungenügende Erschliessung, ungenügende Verkehrsgutachten, insbesondere einen ungenügenden Beobachtungsperimeter sowie eine ungenügende Prüfung der Gutachten und eine untaugliche "Absichtserklärung" der Bauherrschaft (S. 8 ff. lit. D.1 ff.). Die Belastung der Q.\_\_\_\_\_strasse betrage derzeit 1'510 Fahrzeuge pro Werktag (DWV). Der Neubau der BSP bringe zusätzliche 978 Fahrzeuge (Fz) pro Tag, was zu einem neuen DWV von 2'488 Fz führe. Das maximale Verkehrsaufkommen betrage gemäss dem Verkehrskonzept/-gutachten der S.\_\_\_\_\_AG vom 6. Oktober 2017 455 Fz/Std. Die maximale Kapazität der Q.\_\_\_\_\_strasse liege bei 500 Fz/Std.; diese werde mit dem Bau der BSP somit zu 91 % ausgelastet und gelange an die Kapazitätsgrenze (S. 8 lit. D.1). Das Gutachten beschränke sich auf die Beurteilung der Erschliessung in Bezug auf die Q.\_\_\_\_\_strasse, den Knoten Y/Z.\_\_\_\_\_strasse sowie auf die arealinterne Parkierung und Erschliessung. Die grossräumigen Auswirkungen des Mehrverkehrs von rund 1000 Fahrten pro Tag insbesondere in Bezug auf den Knoten U.\_\_\_\_\_ und den Kreisel im Zentrum von Wollerau würden nicht weiter beurteilt. In der Plausibilisierung der T.\_\_\_\_\_AG vom 19. November 2015 (und ähnlich in der Stellungnahme vom 25. Februar 2016) sei festgehalten worden, dass sich das Verkehrsnetz von Wollerau insbesondere im Zentrumsbereich bereits heute während der Spitzenstunden an der Leistungsgrenze bewege und dass das geplante Projekt das Verkehrsnetz zusätzlich massgeblich beeinflussen werde (S. 9 ff. Ziff. 2.2; vgl. S. 18 Ziff. 5.3.1). Das Verkehrsgutachten befasse sich auch überhaupt nicht mit der Frage, ob die Stichstrasse auf KTN I.\_\_\_\_\_ inkl. Einfahrt in die Q.\_\_\_\_\_strasse dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen gewachsen sei. Alleine zwischen 7 und 9 Uhr sei gemäss dem Verkehrsaufkommen mit zusätzlichen 450 Fz zu rechnen. Über die Strassenparzelle I.\_\_\_\_\_ würden zudem die noch unüberbauten Grundstücke KTN J.\_\_\_\_\_ erschlossen. Es sei daher auch zu prüfen, ob diese Grundstücke noch über ausreichend Reserven für die eigene Entwicklung hätten. Hierfür sei das Bundesgerichtsurteil

1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 nicht einschlägig, weil es sich vorliegend nicht um eine kommunale Erschliessungsanlage, sondern eine private Feinerschliessung handle (S. 11 f. Ziff. 2.3 ff.; vgl. S. 17 Ziff. 5.2; S. 18 f. Ziff. 5.3.2 f.). Angesichts der kurzen Zeitspanne der rund 290 Ein- und Ausfahrten in die Tiefgarage (mit Auslad der Kinder, Parkmanövern der Schulbusse in der Tiefgarage) während nur rund einer halben Stunde am Morgen sei das Verkehrschaos absehbar (S. 13 Ziff. 3.1). Die angenommenen 40 Busfahrten seien unrealistisch tief. Es sei stattdessen mit rund 60 Fahrten zu rechnen (227 Schüler auf maximal 16 Sitzplätze). Ein solches Angebot könne nicht mehr zu attraktiven Konditionen betrieben werden. Eine Verschiebung der Transportmengen von den Schulbussen zu vermehrten privaten Transporten würde jedoch zu einem Systemkollaps führen (S. 13 f. Ziff. 3.2). Auf den Antrag, das Gutachten in Bezug auf verschiedene offene Fragen durch eine neutrale Fachstelle prüfen zu lassen, sei der Gemeinderat nicht eingegangen, indem die aufgeworfenen Fragen als "Vermutungen ohne Darlegung einer Berechnungsgrundlage" bezeichnet worden seien (S. 14 f. Ziff. 3.3). Die Absichtserklärung der Bauherrschaft sei eine "Anhäufung von schwammigen und unbestimmten Begriffen und Aussagen" (S. 16 Ziff. 4.3; vgl. S. 19 f. Ziff. 5.3.5). Der Regierungsrat habe sich mit den detailliert vorgetragenen Rügen, Berechnungen und Fragen der Beschwerdeführer ebenfalls nicht auseinandergesetzt und dadurch das rechtliche Gehör der Beschwerdeführer verletzt. Die Beschwerdeführer hätten im Detail nachgewiesen, dass das Verkehrsgutachten auf verschiedenen unbewiesenen und nicht weiter geprüften Annahmen der Bauherrschaft beruhe. Es sei zutreffend, dass das Verkehrsgutachten auf Prognosen abstellen müsse; doch dürften solche Prognosen nicht einfach völlig unkritisch übernommen werden (S. 17 ff. Ziff. 5.3).

**4.2.1** Gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) vom 22. Juni 1979 ist die Erschliessung des zu überbauenden Landes eine Bewilligungsvoraussetzung.

Land ist erschlossen, wenn die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht und die erforderlichen Wasser-, Energie- sowie Abwasserleitungen so nahe heranführen, dass ein Anschluss ohne erheblichen Aufwand möglich ist (Art. 19 Abs. 1 RPG; § 37 Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes [PBG; SRSZ 400.100] vom 14.5.1987). Bei der Erschliessung ist auf eine haushälterische Nutzung des Bodens Rücksicht zu nehmen (§ 37 Abs. 2 PBG). Genügende Zugänglichkeit setzt eine rechtlich gesicherte und technisch hinreichende Zufahrt, ausnahmsweise einen blossen Zugang voraus. Technisch hinreichend ist eine Zufahrt, wenn sie verkehrssicher und so beschaffen ist, dass sie der zu erwartenden Beanspruchung durch Benützer und öffentliche Dienste

gewachsen ist (§ 37 Abs. 3 PBG). Der Erschliessungspflicht wird primär mit der Grob- und Feinerschliessung gemäss Art. 4 f. des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes (WEG; SR 843) vom 4. Oktober 1974 nachgekommen. Art. 4 Abs. 1 WEG definiert "Groberschliessung" als die Versorgung eines zu überbauenden Gebiets mit den Hauptsträngen der Erschliessungsanlagen, namentlich Wasser-, Energieversorgungs- und Abwasserleitungen sowie Strassen und Wege, die unmittelbar dem zu erschliessenden Gebiet dienen (vgl. § 37 Abs. 4 PBG). Die Feinerschliessung umfasst den Anschluss der einzelnen Grundstücke an die Hauptstränge der Erschliessungsanlagen mit Einschluss von öffentlich zugänglichen Quartierstrassen und öffentlichen Leitungen (Art. 4 Abs. 2 WEG; vgl. § 37 Abs. 5 PBG).

**4.2.2** Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts sollen die Zufahrten verkehrssicher sein und haben sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Flächen zu richten, die sie erschliessen sollen (BGE 136 III 135 Erw. 3.3.2; BGE 117 Ib 314 Erw. 4.a; Bundesgerichtsurteil 1C\_290/2011 vom 1.2.2012 Erw. 3.1). Ebenso hat das Bundesgericht im den Kanton Schwyz betreffenden Urteil 1P.539/2000 vom 20.12.2000 (Erw. 2.d) klargestellt, dass sich "aus der Bau- und Zonenordnung die zulässige Nutzungsintensität" ergibt, "so dass bekannt ist, für welche Verkehrsansprüche die Zufahrt ausgelegt werden muss". Die konkrete Ausgestaltung der Erschliessung ist entsprechend je nach Nutzungszone unterschiedlich. Die Erschliessung richtet sich an der zonenkonformen Nutzung sowie der konkret beanspruchten Grundstücksnutzung aus. Die Erschliessung einer Industriezone ist anders auszugestalten als diejenige einer Einfamilienhauszone. Dabei ist die Erschliessung dann genügend, wenn sie sämtlichen Verkehr der entsprechenden Zone aufnehmen kann. Für die Beurteilung des Genügens einer Zufahrt ist die gesamte aus dem Einzugsgebiet zu erwartende Verkehrsbelastung, unter Einschluss der Nachbarschaft und der Allgemeinheit, miteinzubeziehen. Massgebend ist die zu erwartende Verkehrsbelastung des ganzen Gebietes bei Bebauung nach zonengerechten Baumöglichkeiten (Hauptli, in: Baumann et al., Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, § 32 N 25 f. mit weiteren Hinweisen; Fritzsche/Bösch/Wipf; Zürcher Planungs- und Baurecht, Planungsrecht, Verfahren und Rechtsschutz, 5. Aufl., Zürich 2011, S. 187; Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6. Aufl., Bern 2016, S. 278; vgl. Waldmann/Hänni, Kommentar zum RPG, Bern 2006, Art. 19 N 21).

**4.2.3** Mit Urteil 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 (i.Sa. A. AG vs. Gemeinderat Schwyz) hat das Bundesgericht (betreffend die Erschliessungssituation in einer

Industriezone) unter anderem erwogen, dass das Gemeinwesen die Bauzonen gemäss Art. 19 Abs. 2 RPG innerhalb der im Erschliessungsprogramm vorgesehenen Frist zu erschliessen habe; es könne die Erschliessung bei Bedarf etappieren. Die Erschliessung habe sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Fläche zu richten, die sie erschliessen soll (vgl. BGE 121 I 65 Erw. 3a S. 68 mit Hinweisen). Die Festlegung von Bauzonen bewirke daher die Verpflichtung der Gemeinwesen, diese fristgerecht zu erschliessen. Diese Verpflichtung verschaffe den betroffenen Grundeigentümern jedoch keinen durchsetzbaren Anspruch auf Erschliessung ihrer Grundstücke. Wenn das Gemeinwesen die Bauzonen nicht fristgerecht erschliesse, könnten die Eigentümer von Bauzonenland gemäss Art. 19 Abs. 3 PRG jedoch verlangen, dass ihnen gestattet wird, ihr Land nach den vom Gemeinwesen genehmigten Plänen selber zu erschliessen oder die Erschliessung durch das Gemeinwesen nach den Bestimmungen des kantonalen Rechts zu bevorschussen. Könne oder möchte ein Gemeinwesen seiner Obliegenheit zur Erschliessung des unüberbauten Baulands nicht nach-kommen, habe es nutzungsplanerische Konsequenzen zu ziehen, indem es restriktive Zonenvorschriften erlässt (z.B. Beschränkung der Ladenfläche) oder die Bauzonen redimensioniert. Das Gemeinwesen könne seiner Verpflichtung zur Erschliessung von Bauland jedoch nicht dadurch entgehen, dass es Baubewilligungen bereits vor Ausschöpfung der zu ihrer Erschliessung erforderlichen Strassenkapazitäten unter Verweis auf eine ungenügende künftige Erschliessung noch unüberbauten Baulands verweigere. Entsprechend habe das Schwyzer Verwaltungsgericht in seinem früheren Entscheid vom 12. März 2009 [VGE III 2008 220] zutreffend ausgeführt, die Gemeinde dürfe zonenkonforme Baugesuche nicht mit dem Argument ablehnen, sie würden mit dem verursachten Verkehr keinen Raum für andere Bauvorhaben lassen. Vielmehr obliege der Gemeinde die Aufgabe, ihr Baugebiet hinreichend zu erschliessen und die nötigen Massnahmen vorzukehren. Dabei komme auch ein besonderes Verkehrsregime mit Temporeduktionen, Einbahnverkehr, Steuerung durch Lichtsignalanlagen usw. in Betracht (Erw. 4.3).

Mit Urteil 1C\_667/2017 vom 18. Juni 2018 (i.Sa. W. vs. Gemeinderat Arth, Erw. 2.4; vgl. auch Bundesgerichtsurteil 1C\_488/2017 vom 22.5.2018 i.Sa. Evang.-ref. Kirchgemeinde Höfe vs. Gemeinderat Freienbach, Erw. 3.7) hat das Bundesgericht den Einwand, der zitierte Entscheid betreffe eine Industriezone, die hinsichtlich ihrer Zwecksetzung nicht mit Wohnzonen gleichgesetzt werden könne, als zutreffend erachtet. Es hat jedoch im Weiteren unter anderem auch festgehalten, das Bundesgericht sei zwar davon ausgegangen, bei der Beurteilung der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung müssten grundsätzlich auch die zukünftigen Überbaumöglichkeiten auf den

erschlossenen Grundstücken mitberücksichtigt werden. Es habe den kantonalen und kommunalen Behörden bei der Beurteilung dieser Frage jedoch ein erhebliches Ermessen eingeräumt. Im Rahmen dieses Ermessens dürften die Baubehörden die hinreichende strassenmässige Erschliessung eines Bauprojekts bundesrechtskonform gestützt auf die konkrete und vorhersehbare Entwicklung in absehbarer Zeit beurteilen, ohne einen hypothetischen Erschliessungsbedarf weiterer Parzellen zu berücksichtigen. Das damit erlaubte Abstellen auf den aktuellen Bedarf und die konkret vorhersehbare Entwicklung stehe entgegen der Meinung des Beschwerdeführers mit der vom Bundesrecht verlangten Planung der Erschliessung von Bauland nicht im Widerspruch. So sehe Art. 5 Abs. 1 WEG vor, dass die Grob- und Feinerschliessung der für den Wohnungsbau bestimmten Bauzonen entsprechend dem Bedarf in angemessenen Etappen innerhalb von 10 bis 15 Jahren durchzuführen sei. Auch Art. 19 Abs. 2 PRG lasse zu, dass das Gemeinwesen die Erschliessung bei Bedarf etappiere. Die Zulässigkeit der Etappierung der Erschliessung der Bauzonen erlaube dem Gemeinwesen jedoch nicht, sich seiner langfristigen Verpflichtung zur gänzlichen Erschliessung dieser Zonen dadurch zu entziehen, dass es Bauvorhaben bereits vor Ausschöpfung der zu ihrer Erschliessung erforderlichen Strassenkapazitäten unter Verweis auf eine ungenügende künftige Erschliessung noch unüberbauten Baulands verweigere.

**4.2.4** Das Erschliessungserfordernis bezieht sich auch auf die Basiserschliessung (VGE III 2013 103 vom 19.2.2014 Erw. 2.2). Gemäss der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts ist aufgrund der konkreten Verhältnisse zu beurteilen, in welchem Umkreis eines Bauvorhabens das übergeordnete Strassennetz in die Beurteilung mit einzubeziehen ist. Das Verwaltungsgericht hat folgende Grundsätze für die Beurteilung von Verkehrsüberlastungen des übergeordneten Strassennetzes formuliert: Verschärft ein Bauvorhaben eine bestehende Überlastung des übergeordneten Strassennetzes wesentlich oder wird eine bis anhin knapp genügende Strassenkapazität derart beansprucht, dass sie neu wesentlich überlastet wird, so ist die hinreichende Erschliessung ernsthaft in Frage gestellt und anhand der konkreten Umstände zu überprüfen. Je weiter ein übergeordneter und überlasteter Strassenknoten vom Bauvorhaben entfernt ist, desto weniger fällt der Aspekt der Überlastung ins Gewicht, da sich in der Regel das Verkehrsaufkommen eines konkreten Bauobjektes mit der Zunahme der Entfernung auf verschiedene Verkehrsträger verteilt und die Kurzfahrten nicht zu entfernteren Engpässen führen. Schliesslich folgerte das Verwaltungsgericht, der Gesamtbeanspruchung komme beim übergeordneten Strassennetz nicht die gleiche entscheidende Bedeutung zu wie bei der Fein- und Groberschliessung (vgl. VGE III 2015 228 vom 26.10.2016 Erw. 2.3.3; VGE III 2008 6+7 vom

15.4.2008 Erw. 3.1). Zu beachten ist schliesslich, dass eine Erschliessung auch den umweltschutzrechtlichen Vorschriften zu genügen hat (VGE III 2008 6+7 Erw. 3.1 m. Hinweis auf Waldmann/Hänni, Handkommentar RPG, Art. 22 N 61; vgl. zum Ganzen auch VGE III 2013 103 vom 19.2.2014 Erw. 2.2).

**4.2.5** Im Urteil 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 hat das Bundesgericht zur Frage der rechtsgenügenden Erschliessung auch die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts angeführt (Erw. 3.1.4), gemäss welcher die Tatsache, dass es auf einer Strasse gelegentlich zu Staulagen komme, die Bejahung der hinreichenden Zufahrt nicht hindert, da solche Staulagen in den Stosszeiten auf vielen Hauptstrassen üblich seien und sich kaum vermeiden liessen, solange der Individualverkehr nicht zwangsweise eingedämmt werde (VGE 677/92 vom 11.2.1993 Erw. 6c, in: Entscheide der Gerichts- und Verwaltungsbehörden des Kantons Schwyz [EGV-SZ] 1993 Nr. 11). Diese Rechtsprechung habe das Verwaltungsgericht im Jahr 1996 bestätigt und insoweit ergänzt, als es ausführte, bei Verkehrsüberlastungen des übergeordneten Strassennetzes sei vom Grundsatz auszugehen, dass die hinreichende Erschliessung ernsthaft in Frage gestellt sei, wenn ein Bauvorhaben eine bestehende Überlastung des übergeordneten Strassennetzes wesentlich verschärfe oder eine bis anhin knapp genügende Strassenkapazität derart beanspruche, dass sie neu wesentlich überlastet werde (VGE 728/95 vom 18.7.1996 Erw. 2c und e, in: EGV-SZ 1996 Nr. 5).

**4.3.1** Der Beurteilung der Erschliessungsfrage (Verkehrssituation) im ersten regierungsrätlichen Beschwerdeverfahren (RRB Nr. 413/2017 Erw. 5.4.1 ff.) lag ein Verkehrsgutachten der S.\_\_\_\_\_AG vom 16. Oktober 2015 mit Überarbeitung vom 29. Januar 2016 zugrunde. Die T.\_\_\_\_\_AG bemängelte bei der Überprüfung des Verkehrskonzeptes am 25. Februar 2016, dass die Folgen des Bauvorhabens auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrasse) - insbesondere den Knoten U.\_\_\_\_\_ und den Kreisel im Dorfzentrum - nicht aufgezeigt wurden. Der Regierungsrat erachtete es hingegen nicht als Mangel (Erw. 5.4.3), dass das übergeordnete Strassennetz nicht explizit in die Ist-Zustandsaufnahme aufgenommen worden war. Die Gutachter der S.\_\_\_\_\_AG hätten immerhin die zukünftige zusätzliche Verkehrsbelastung des Bauvorhabens auch am Knoten U.\_\_\_\_\_ und beim Kreisel Wollerau aufgezeigt.

Der Regierungsrat legte dar, dass das potentielle Verkehrsaufkommen aufgrund der Faktoren Langzeitparkierung, Holen und Bringen sowie des Lieferverkehrs berechnet worden sei. 40 % bis 50 % der Schüler (entsprechend 232) sollten mit dem Schulbus zur BSP gelangen, wobei fünf Kleinbusse (je 16 Plätze), fünf

grosse Kleinbusse (je 24 Plätze) und zwei Standardbusse (je 40 Plätze) eingesetzt werden sollten, womit insgesamt 40 Busfahrten pro Tag generiert würden (Erw. 5.5.1). Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens durch Holen und Bringen wurden Annahmen von Anreisen von je 7.3 % der Schüler im Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr, 39.2 % per Schulbus und 46.2 % per motorisierten Individualverkehr getroffen (sog. Modal Split); von 578 Schülern würden 267 von Begleitpersonen mit dem Auto zur BSP gebracht, wofür unter der Annahme einer Belegung von 1.41 Schüler/Fz 189 Fahrzeuge erforderlich seien. Dies ergebe bei vier täglichen Fahrten 756 Bewegungen (Erw. 5.5.2). Bei den Langzeitparkierungen wurde mit 2.5 Fahrten pro jedes der hierfür vorgesehenen 70 Parkfelder gerechnet, was 175 Fahrten pro Werktag ergibt. Zudem wurden sieben Lieferfahrten pro Tag angenommen (Erw. 5.5.3). Bei insgesamt 978 Werktagsfahrten (DWV) bzw. einem täglichen Verkehr (DTV) von 699 Fahrten ermittelten die Gutachter folgendes Bild (Erw. 5.5.4):

	DWV [Fz/d] (Querschnitt) [Fz/h]	07.00-08.00 Uhr (Querschnitt) [Fz/h]	08.00-09.00 Uhr (Querschnitt) [Fz/h]	17.00-18.00 Uhr (Querschnitt) [Fz/h]
Bestehendes	1510	123	143	155
Verkehrsaufkommen	(754/756)	(84/39)	(108/35)	(34/121)
Verkehrsaufkommen BSP	978 (489/489)	138 (85/83)	312 (165/147)	89 (41/48)
Künftiges	2488	261	455	244
Verkehrsaufkommen	(1243/1245)	(169/92)	(273/182)	75/169

Die S.\_\_\_\_\_AG gehe von einer Verkehrskapazität der Q.\_\_\_\_\_strasse von 500 Fz/Std. aus, womit nach Verwirklichung des Bauvorhabens eine Restkapazität von 45 Fz/Std. in der Zeit des maximalen Verkehrsaufkommens (08.00 - 09.00 Uhr) resultiere. Indessen enthalte die von der S.\_\_\_\_\_AG angeführte VSS-Norm 640 044, welche eine Kapazität von 500 Fz/Std. für siedlungsorientierte Quartiersammelstrassen nenne, keine Angaben zur maximalen theoretischen Leistungsfähigkeit; vielmehr sei dieser Wert als Richtwert zu verstehen. Dessen Überschreitung führe daher nicht zwingend zu einer wesentlichen Überlastung einer Strasse bzw. zu übermässigen Staus, die eine hinreichende Erschliessung in Frage stellen könnten (Erw. 5.5.5).

Die T.\_\_\_\_\_AG habe zwar die Aufschlüsselung der Morgenspitzenstunden in zwei Bereiche als eher unangebracht bezeichnet, da die BSP um 08.30 Uhr beginne und die geographische Verkehrsverteilung als nicht realistisch bezeichnet. Hiervon abgesehen habe sie die Berechnungsmethoden und verwendeten Zahlen jedoch nicht angezweifelt oder für falsch befunden. Es bestehe daher für den Regierungsrat kein Anlass, vom Gutachten abzuweichen.

Die Einholung eines behördlichen Gutachtens erübrige sich (Erw. 5.5.7). Es sei nicht davon auszugehen, dass das Bauvorhaben das übergeordnete Strassennetz übermässig belasten bzw. eine allfällig bestehende Überlastung wesentlich verschärfen werde. Das S.\_\_\_\_\_AG-Gutachten habe auch aufgezeigt, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung am Knoten U.\_\_\_\_\_ und beim Kreisel im Dorfzentrum in den Morgen- und Abendspitzenstunden nur marginal ausfalle. Das Argument der Beschwerdeführer, die Eigentümer der noch nicht überbauten Parzellen an der Q.\_\_\_\_\_strasse müssten sich mit der Restkapazität von 45 Fz/h begnügen, werde durch das Bundesgerichtsurteil 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 entkräftet (Erw. 5.6).

**4.3.2** Mit dem neuen Baugesuch haben die Beschwerdeführer ein Verkehrskonzept und -gutachten der S.\_\_\_\_\_AG vom 6. Oktober 2017 eingereicht. Es knüpft an das vorhergehende Gutachten an (S. 1 Ziff. 1).

Die Zeitfenster für die einzelnen Schulstufen sind unterschiedlich (09.00 bis 16.00 Uhr: 64 Kinder Vorkindergarten/Kindertagesstätte; 08.30 bis 15.45 Uhr: 90 Kinder Kindergarten und 216 Schüler Primarstufe; 08.15 bis 16.00 Uhr: 208 Kinder Oberstufe; 07.15 bis 08.30 Uhr: 18 Kinder Frühbetreuung; ergänzende Nachmittagsaktivitäten und Spätbetreuung mit 41 bzw. 45 Kindern dauern bis ca. 17.45 Uhr bzw. 18.30 Uhr). Die Annahme der Verteilung der insgesamt 578 Kinder/Schüler auf die Verkehrsmittel (Modal Split) blieb unverändert (S. 11 Ziff. 4.3). Unverändert blieben auch die Daten des Ist-Zustandes des Verkehrsaufkommens, welche auf Erhebungen von November 2014 basieren (S. 12 f. Ziff. 5.1). Erhoben worden waren auch die Verkehrsbewegungen auf der V.\_\_\_\_\_strasse sowie die Verkehrsströme beim Knoten Y/Z.\_\_\_\_\_strasse. Festgehalten wurde an der Gliederung in Langzeitparkierung, Holen und Bringen sowie Lieferverkehr, wobei auch hier die angenommenen Zahlen unverändert blieben (S. 17 Ziff. 5.2.1), d.h. ein DWV von 978, ein DTV (5/7 DWV) von 699 und unter Beachtung der Schulferien (40/52 DTV) von 538. Das Verkehrsaufkommen für die einzelnen Bereiche wurde in Abhängigkeit von der Tageszeit beurteilt, wobei aufgrund fehlender Normen/Angaben in der Literatur teils Annahmen getroffen werden mussten. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde zeitlich wie folgt gegliedert (S. 19):

Tageszeit	Verkehrsaufkommen Zielverkehr [Fz/h]	Verkehrsaufkommen Quellverkehr [Fz/h]	Verkehrsaufkommen Total [Fz/h]
07.00 - 08.00 Uhr	85	53	138
08.00 - 09.00 Uhr	165	147	312
17.00 - 18.00 Uhr	41	48	89

Aufgezeigt wurde im Weiteren auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen beim Knoten U.\_\_\_\_\_ und beim Kreisel Wollerau Zentrum. Für den Mehrverkehr beim Kreisel Wollerau Zentrum wurde eine Reduktion der absoluten Verkehrszahlen um 20 % angenommen, da ein Teil des Verkehrs bereits im bestehenden Zustand ohne die Fahrten von und zur BSP über den Kreisel fahre. Es zeigte sich, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen insbesondere beim Kreisel Wollerau Zentrum, aber auch beim Knoten U.\_\_\_\_\_, in der Morgen- und Abendspitzenstunde (07.00 bis 08.00 Uhr bzw. 17.00 bis 18.00 Uhr) gering ausfällt. Das grösste Verkehrsaufkommen der BSP werde ausserhalb dieser Hauptverkehrszeiten erzeugt (S. 22).

Die Beurteilung des Verkehrsaufkommens auf der Q.\_\_\_\_\_strasse lautete gleich wie im Vorgutachten.

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens 2035 wurde von einer jährlichen Verkehrszunahme von 1 % ausgegangen. Berücksichtigt wurden auch weitere Nutzungen an der Q.\_\_\_\_\_strasse (S. 25 f. Ziff. 5.4.2). Für die Nutzung der nicht überbauten Grundstücke KTN K.\_\_\_\_\_ (2'172 m<sup>2</sup>), KTN L.\_\_\_\_\_ (390 m<sup>2</sup>) und KTN M.\_\_\_\_\_ (2'498 m<sup>2</sup>), für welche keine konkreten Projekte vorliegen, wurde mit 63 Beschäftigten pro Hektare gerechnet, d.h. bei 0.51 ha effektiv mit 32 Beschäftigten und einem DWV von 77 Fz/Tag. Hinzu gerechnet wurden für Kunden ein DWV von 26 Fz/Tag und für LKW-Fahrten von 16 Fz/Tag entsprechend einem totalen Verkehrsaufkommen (DWV) von 119 Fz/Tag. Insgesamt ergebe sich aus einer allfälligen zukünftigen Nutzung dieser Flächen nur ein sehr geringes Verkehrsaufkommen. Zudem sei zu beachten, dass die bestehenden Betriebe zu grossen Teilen auch direkt ab der V.\_\_\_\_\_strasse erschlossen seien. Auf das vorliegende Verkehrskonzept habe die allfällige Nutzung der noch unüberbauten Parzellen keinen entscheidenden Einfluss.

Bei der Beurteilung der Erschliessung wird dargelegt (S. 29 ff. Ziff. 6), dass die Q.\_\_\_\_\_strasse mit 5.40 m Fahrbahnbreite (auf der westlichen Seite befindet sich zudem ein Trottoir von 1.5 m Breite) die geforderte Breite für Erschliessungsstrassen von 4.50 m deutlich überschreite, aber nicht den geforderten Abmessungen für eine Sammelstrasse (6.0 m) entspreche. Die Hauptaufgabe der Strasse bestehe jedoch im Sammeln wie auch im Erschliessen; die signalisierte Höchstgeschwindigkeit liege bei 40 km/h; der Charakter der Strasse sei eher siedlungsorientiert. Quartiersammelstrassen wiesen eine Kapazität von maximal 500 Fz/Std. auf. Das höchste Verkehrsaufkommen betrage in der massgebenden Spitzenstunde im Ist-Zustand 143 Fz/h, mit den von der BSP in dieser Phase generierten 312 Fz/h insgesamt 455 Fz/h. Im Zustand 2035 betrage das Verkehrsaufkommen inkl. Mehrverkehr

durch mögliche zusätzliche Nutzungen in der massgebenden Spitzenstunde 463 Fz/h.

Die Beurteilung des Knotens Y/Z. \_\_\_\_\_ strasse (S. 32 ff. Ziff. 7.1) zeigte, dass mit der BSP in allen geprüften Verkehrszeiten immer noch mindestens die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe B erreicht werde. Die längsten Wartezeiten träten zwischen 08.00 und 09.00 Uhr auf, wobei die durchschnittliche Wartezeit für Linkseinmünder 12.4 sek. betrage. Die 95 %-Rückstaulängen auf der Q. \_\_\_\_\_ strasse änderten sich gegenüber dem Ist-Zustand in der Abendspitze nicht. Die durchschnittliche Rückstaulänge nehme zwar etwas zu, liege aber weiterhin auf tiefem Niveau. Am Abend träten auf der V. \_\_\_\_\_ strasse auch mit der BSP im Normalfall keine Rückstaus auf. Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens am Morgen könne es aufgrund von Abbiegern zu kurzen Rückstaus auf der V. \_\_\_\_\_ strasse aus Richtung Wollerau kommen. Diese seien in der Regel jedoch sehr kurz und führten zu keinen relevanten Auswirkungen für die Geradeausbeziehung.

Untersucht wurden auch die Anforderungen an die Parkierung und Erschliessung (S. 35 ff. Ziff. 8). Es wurde ein minimaler Parkfeldbedarf für Langzeitparkierung von 71 Plätzen, ein maximaler von 126 und ein mittlerer von 110 errechnet.

Beim Bedarf an Parkfeldern für Kurzzeitparkierung wurde von 189 Fahrzeugen für 267 Kinder (1.41/Fz) ausgegangen abzüglich 13 Fahrten für 18 Kinder der Frühbetreuung. Innerhalb einer Spitzenzeit von 10 min wurde mit einem maximalen Verkehrsaufkommen von 2/3 der Fahrten entsprechend 118 Fahrzeugen gerechnet. Der Anteil der Kinder, welche einer Begleitung bedürfen, wurde auf 25 % (29.5 Fz) geschätzt. Hierfür wurde eine Verweildauer von 5 min/Fz eingesetzt, für den Drop Off-Anteil (75 % entsprechend 88.5 Fz) von 1 min/Fz. Hieraus ergaben sich bei einer Verweildauer von insgesamt 147.5 min. für Kurzparkierer ein Parkfeldbedarf von 15, und von insgesamt 88.5 min. für Drop Off deren 9. Es gelte jedoch zu beachten, dass auch innerhalb der Spitzen-10-Minuten Schwankungen auftreten könnten, weshalb etwas mehr Parkfelder als gemäss Parkfeldbedarf je Minute gefordert werden, erstellt werden sollten.

Der Parkplatzbedarf wurde zusammenfassend (S. 38) auf 70 Parkfelder Langzeitparkierung, 40 Parkplatzfelder Anrainer BSP, 15 Kurzzeitparkfelder, 9 Drop-Off-Parkplätze, 5 Abstellplätze für Schulbusse und zwei Parkplätze für Warenumsschlag veranschlagt. Effektiv stünden 26 Parkfelder für Kurzzeitparkierung (Drop-Off mit Standzeit) und rund 13 Plätze für Fahrzeuge im Drop-Off-Bereich zur Verfügung, womit auch ausserordentliche Spitzen problemlos abgedeckt werden könnten. Die Parkfelder im 2. UG seien ausschliesslich für die Langzeitparkierung vorgesehen. Die Abmessungen der

Kurzzeitparkfelder seien deutlich grosszügiger als gemäss der Norm gefordert, womit sie einfacher befahren werden könnten. Der Drop-Off-Bereich werde ausschliesslich vorwärts befahren, was ein sicheres und einfaches Befahren ermögliche. Die Schüler kreuzten die Fahrwege der Autos nicht, womit ein hohes Mass an Sicherheit erreicht werde. Ebenso werde für die Kinder, welche die Schulbusse benutzten, ein hohes Mass an Sicherheit gewährleistet (S. 39 f. Ziff. 9).

Unter "Fazit" (S. 43 f.) wird abschliessend gefolgert, dass die BSP unter der Annahme eines attraktiven Schulbussystems ein werktägliches Verkehrsaufkommen von rund 978 Fahrten generiere, welche am Morgen eine hohe Konzentration von 312 Fahrten erreiche. Die Kapazitätsgrenze der Q.\_\_\_\_\_strasse werde trotz des zusätzlichen Verkehrsaufkommens nicht überschritten. Das Erschliessungskonzept verhindere, dass die umliegenden Strassen durch Manöver belastet würden. Der gesamte private motorisierte Verkehr sowie die regulären Schulbusse würden in die Tiefgarage geführt. Oberirdisch fänden einzig Anlieferungen statt sowie ein allfälliger Ein- und Auslad grosser Schulbusse, welche aber regulär nicht vorgesehen seien. Der Knoten Y/Z.\_\_\_\_\_strasse erreiche selbst im Zeithorizont auch mit der BSP immer noch die sehr gute VQS B.

**4.4.1** Vorab ist festzuhalten, dass derzeit (bzw. im Zeitpunkt des Gutachtens) erst 440 Schüler die BSP an ihrem bisherigen Standort besuchen (Gutachten S. 5 Ziff. 3.4). Auch wenn nicht gesagt ist, ob und wann die BSP ihre maximale Auslastung von 578 Kindern erreicht, geht das Verkehrsgutachten zwar zu Recht von einer vollen Auslastung der BSP (578 Kinder) aus. Indessen kann mithin gesagt werden, dass es sich bei den angenommenen Zahlen und Verkehrsbewegungen auch tatsächlich um Maxima handelt, welche kaum überschritten werden (sofern sie überhaupt erreicht werden). Hinzu kommt, dass das Gutachten aufzeigt, dass die Parkierungsanlage, namentlich was die reibungslose Abwicklung der Verkehrsbewegungen auf der Liegenschaft selbst anbelangt, bei den Drop-Offs (Kurzzeitparkierer mit und ohne Standzeit) eine beträchtliche Reserve (26 bei 15 erforderlichen Kurzzeitparkfelder; 13 bei 9 erforderlichen Drop-Off-Park-plätzen) aufweist. Reserven dürfte auch die Normverweildauer von 1 min/Fz für Drop Off des "Normalfalles" aufweisen für das Aussteigen von 1.41 Kindern/Fz. Ein speditives Drop Off wird auch durch die Situierung und Abmessung der entsprechenden Parkplätze in der Tiefgarage gewährleistet. Bei der (durchschnittlichen) Verweildauer von 5 min. für den Drop Off der Kinder, welche einer Begleitung bedürfen, darf berücksichtigt werden, dass sich dieser (durchschnittliche) Zeitbedarf erfahrungsgemäss aufgrund eines

gewissen Angewöhnungseffektes auch der (kleineren) Kinder nach einer gewissen Anlaufzeit tendenziell verkürzt wird, was ebenfalls positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben dürfte.

Bei den angenommenen 40 Busfahrten wurde im Gutachten transparent gemacht, dass diese Circa-Angabe abhängig von Fahrzeuggrösse und Nachfrage sei (S. 17 Ziff. 5.2.1; vgl. auch S. 9 Ziff. 4.2.3). Eruiert wurde auch ein mögliches Liniennetz (S. 10 Ziff. 4.2.5). Gemessen an der maximalen Gesamtzahl von 578 Schülern wurde mit 227 (39.2 %) gerechnet, welche den Schulbus benutzen. Dieser Prozentsatz liegt mithin geringfügig unter den gleichenorts angenommenen 40 % bzw. 50 % (S. 11 Ziff. 4.3) Schüler der Kindergarten- bzw. Primarschulstufe, welche den Schulbus benutzen werden. Diese Zahlenannahmen erscheinen indes durchaus als plausibel. Soweit die Beschwerdeführer der Ansicht sind, es seien mehr Busse erforderlich, dürfte die Annahme berechtigt sein, dass die BSP allein aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf ein effizientes Bustransportsystem achten wird. Es darf denn auch anhand des Einzugsgebietes der Schüler mit einer Konzentration auf den Bezirk Höfe (vgl. Gutachten S. 5 Ziff. 3.4) angenommen werden, dass nicht bloss Kleinbusse (mit je 16 Plätzen) zum Einsatz kommen, sondern Busse mit mehr Kapazität, wie dies der Regierungsrat im RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 dargelegt hat (vgl. vorstehend Erw. 4.3.1). Erhöht sich die Zahl der Busbenützer, werden sich die privaten Transporte entsprechend reduzieren. Im umgekehrten Fall dürfte die Reduktion der Busbenützer angesichts der erwähnten geographischen Herkunft des Fahrgast- bzw. Schülerpotentials (vgl. Gutachten S. 8 Ziff. 4.2.2) nicht derart erheblich sein, dass infolge allenfalls vermehrter Privatfahrten ein Systemkollaps eintreten wird. Im Übrigen ist dem Gemeinderat beizupflichten, dass der Gemeinderat im gegenteiligen Fall berechtigt wäre, im Sinne der grundsätzlich nicht rechtsverbindlichen Absichtserklärung der Bauherrschaft vom 13. Juni 2017 entsprechende Massnahmen zu treffen bzw. anzuordnen (Vernehmlassung des Gemeinderates vom 27.6.2018 S. 2 Ziff. 2.3).

**4.4.2** Die Stichstrasse auf KTN I. \_\_\_\_\_ ist ungefähr gleich breit, wie die Q. \_\_\_\_\_ strasse, d.h. rund 5.4 m, und weist ein Trottoir auf (vgl. (RRB Nr. 413/2017 vom 30.5.2017 Erw. 6.5; GRB Nr. 2017.314 vom 27.11.2017 S. 8; Vernehmlassung der Beschwerdegegnerin S. 13 Ziff. 5.2.2). Gemäss den Feststellungen des Gemeinderates, an deren Richtigkeit nicht zu zweifeln ist, zumal die aktenkundigen Planunterlagen auch auf nichts Gegenteiliges schliessen lassen, entspricht die Geometrie der Ein- und Ausfahrt der Stichstrasse in die Q. \_\_\_\_\_ strasse den verkehrstechnischen Anforderungen für eine rechtsgenügeliche Erschliessung. Auch wenn sich das Gutachten zum

"Knoten" Stichstrasse/Q.\_\_\_\_\_strasse nicht explizit im Sinne einer zusammenfassenden Beurteilung äussert, lässt sich die Beurteilung des Knotens Q.\_\_\_\_\_strasse/ V.\_\_\_\_\_strasse bzw. der durch die BSP bedingten Mehreinfahrten von der Q.\_\_\_\_\_strasse in die V.\_\_\_\_\_strasse daher ohne weiteres auch auf die Einfahrt von der Stichstrasse in die Q.\_\_\_\_\_strasse übertragen, da es sich um denselben Mehrverkehr handelt. Nachdem der Ist-Zustand in der Spitzenstunde 143 Fz/h beträgt, die Kapazität 500 Fz/h und der Verkehr aus der BSP in der Spitzenstunde 312 Fz/h, ergibt sich auch rechnerisch eine hinreichende Kapazität der Q.\_\_\_\_\_strasse zur Aufnahme des Verkehrs aus der Stichstrasse. Betreffend die Kapazität von 500 Fz/h kann dem Regierungsrat beigeprpflichtet werden, dass es sich hierbei grundsätzlich um einen Richtwert handelt (vgl. vorstehend Erw. 4.3.1) und eine Überschreitung nicht per se mit einer unzulänglichen Erschliessung gleichgesetzt werden kann.

Das Gutachten trägt auch einer möglichen zusätzlichen Nutzung im Zustand 2035 durch eine Erhöhung des Verkehrs auf der Q.\_\_\_\_\_strasse auf 463 Fz/h in einem gewissen Masse Rechnung. Dabei ist mit dem Regierungsrat von der Anwendbarkeit der Rechtsprechung gemäss dem Bundesgerichtsurteil 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 auch auf die vorliegende Konstellation auszugehen (vgl. vorstehend Erw. 4.2.3).

**4.4.3** Das Gutachten ging auch auf die Auswirkungen der BSP auf das weitere Verkehrsnetz, namentlich beim Knoten U.\_\_\_\_\_ und beim Kreisel Wollerau, ein und hat das durch die BSP bewirkte zusätzliche Verkehrsaufkommen als gering veranschlagt. Die Begründung, das (hauptsächliche) Verkehrsaufkommen der BSP liege ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, ist nachvollziehbar und plausibel.

**4.4.4** Insgesamt besteht kein Anlass, am Aussagewert des Verkehrsgutachtens betreffend die Erschliessungsfrage zu zweifeln. Es ist sehr ausführlich und umfassend gehalten und vermag in seinen (Be-)Wertungen zu überzeugen. Der Beurteilungssperimeter wurde rechtsgenügrlich abgesteckt. Nachdem die Zahlen, welche dem Gutachten zugrunde gelegt wurden, im Wesentlichen unbestritten sind, besteht und bestand auch kein Grund für ein neutrales Fachgutachten bzw. für eine Überprüfung des Fachgutachtens. Unbegründet ist auch die Rüge, im Zusammenhang mit dem Verkehrsgutachten sei das rechtliche Gehör der Beschwerdeführer verletzt worden. Die Begründungspflicht als Teilgehalt des verfassungsmässigen Anspruchs auf das rechtliche Gehör verlangt nicht, dass sich die Behörde mit jedem Parteistandpunkt im Einzelnen einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Die Behörde kann

sich vielmehr auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte bzw. auf jene Aspekte beschränken, die von der Behörde ohne Willkür als wesentlich betrachtet werden (vgl. 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 Vorgaben wird der angefochtene Entscheid (Erw. 3.1 ff.) vollaufgerecht. Hieran ändert sich, wie vorstehend erwähnt (Erw. 2.1.1 ff.), nichts, wenn der Regierungsrat dabei zusätzlich auch auf die Begründung in seinem RRB Nr. 413/2017 vom 30. Mai 2017 verwiesen hat.

**5.1** Festgehalten wird schliesslich auch an der Rüge der Überschreitung der Überbauungsziffer (ÜZ) infolge unzulässigen Abzugs des allseits umschlossenen Innenhofs. Gemäss Art. 31 Abs. 1 des kommunalen Baureglements (BauR) vom 7. März 2010 seien alle oberirdischen Gebäude zur überbauten Fläche zu zählen. Gemäss Art. 31 Abs. 1 BauR gelte dabei für die Berechnung der überbauten Fläche "die senkrechte Projektion der grössten oberirdischen Gebäudeumfassung". Der geplante Bau trete als einziger Gebäudekörper in Erscheinung; der Innenhof sei von aussen nicht zu sehen. Mit der ÜZ soll gewissermassen ein "Fussabdruck" des Gebäudes definiert werden. Für diesen sei aber der allseits umschlossene Innenhof relevant. Der Regierungsrat verweise in seiner Begründung auf den ersten Entscheid, was grundsätzlich unzulässig sei. Die Beurteilung im RRB Nr. 413/2017 (Erw. 9.5) sei falsch. Ein Innenhof liege per definitionem immer innerhalb der grössten Gebäudeumfassung. Faktisch beurteile der Regierungsrat alle vier Seiten der Innenhofumrandung als je einzelne Gebäude (S. 21 Ziff. 5).

**5.2** Die Überbauungsziffer gibt an, welcher Teil der anrechenbaren Landfläche mit oberirdischen Gebäuden (An- und Nebenbauten eingeschlossen) belegt werden darf (Art. 31 Abs. 1 BauR; ÜZ = überbaute Fläche/anrechenbare Landfläche). Als oberirdisch gelten Bauteile über dem fertigen Terrain. Unberücksichtigt bleiben einzelne Abgrabungen für Treppen, Rampen usw. (Art. 31 Abs. 2 BauR). Für die Berechnung der überbauten Fläche gilt die senkrechte Projektion der grössten oberirdischen Gebäudeumfassung. Nicht zur überbauten Fläche werden Dachvorsprünge und offene Balkone bis zu 1.5 m Ausladung, aussenliegende Keller- und Eingangstreppen, Stützmauern, äussere Lichtschächte und dgl. gerechnet (Art. 31 Abs. 3 BauR).

**5.3** Massgebend ist gemäss dem Gesetzeswortlaut die senkrechte Projektion der grössten oberirdischen Gebäudeumfassung. Zum einen ist die Rede von der "überbauten" Fläche. Dies trifft auf einen Innenhof, der keine Fläche überbaut, offenkundig nicht zu. Mithin ist bereits im Grundsatz ausgeschlossen, dass der

Innenhof als nicht überbaute Fläche mitberücksichtigt wird. Zum andern ist die überbaute Fläche aus der Vogelperspektive zu beurteilen, wie der Wortlaut ("senkrechte Projektion") nahelegt. Dies schliesst ebenfalls aus, dass eine nichtüberbaute Fläche mitberücksichtigt wird. Es kann denn auch keine Rolle spielen, ob ein Innenhof allseitig umschlossen ist oder ob er auf eine Seite (z.B. U-förmiger Grundriss) geöffnet ist. Aus der Massgeblichkeit der grössten oberirdischen Gebäudeumfassung lässt sich nichts anderes ableiten. Dies bedeutet nur, dass nicht zwingend auf den Gebäudegrundriss auf Terrainebene abzustellen ist. Ist die auf das Terrain projizierte Fläche eines höher liegenden Baubereiches/ Stockwerkes grösser, was beispielsweise der Fall ist, wenn das Gebäude Dachvorsprünge und offene Balkone mit einer Ausladung von mehr als 1.5 m aufweist, ist diese Fläche für die Überbauungsziffer massgebend. Das gleiche gilt auch für einen Innenhof, sofern dieser Balkone und Dachvorsprünge mit einer Ausladung von mehr als 1.5 m aufweist; die projizierte Fläche dieser Balkone/Dachvorsprünge ist mitzuberücksichtigen, nicht aber die ausserhalb dieser Projektionsfläche liegende Innenhoffläche. Im Weiteren kann beispielsweise auf die Definition der Flächennutzungsziffer (FNZ) gemäss Art. 11 des Baureglements der Gemeinde Lachen vom 29. September 1995 verwiesen werden. Demgemäss gibt die FNZ einer Zone an, "welchem Bruchteil der anrechenbaren Landfläche die senkrecht projizierte Innengrundfläche aller oberirdischen Baukörper (einschliesslich Nebenbauten) entsprechen darf" (Abs. 1). Abgesehen davon, dass in diesem Fall anders als gemäss dem BauR Wollerau die Innengrundfläche für massgeblich erklärt wird, ist explizit von oberirdischen Baukörpern die Rede, was auf einen Innenhof nicht zutrifft. Nichts anderes kann vorliegend gelten. Im interkantonalen Vergleich kann Art. 59 des Ausführungsreglements vom 18. Dezember 1984 zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 9. Mai 1983 des Kantons Freiburg angeführt werden. Zugängliche Innenhöfe werden grundsätzlich wie Vordächer etc. explizit von der Anrechnung ausgenommen (Abs. 2 lit. d).

Da die Ermittlung der Überbauungsziffer in numerischer Hinsicht im Übrigen unbestritten ist, erweist sich die Beschwerde auch diesbezüglich als unbegründet.

**6.1** Nachdem sich die Beschwerde insgesamt als unbegründet erweist und daher abzuweisen ist, sind die Kosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) diesem Verfahrensausgang entsprechend den Beschwerdeführern - unter solidarischer Haftbarkeit - aufzuerlegen (§ 72 Abs. 2 VRP).

**6.2** Ebenfalls dem Verfahrensausgang entsprechend haben die Beschwerdeführer - unter solidarischer Haftbarkeit - der beanwalteten

Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung zu entrichten (§ 74 Abs. 1 VRP). Diese wird in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebTRA; SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975, der ordentlicherweise für das Honorar in Verfahren vor dem Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht und in § 2 die Bemessungskriterien erwähnt, unter Ausübung des pflichtgemässen Ermessens auf Fr. 2'500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt), festgelegt.

### **Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von insgesamt Fr. 2'500.-- werden den Beschwerdeführern unter solidarischer Haftbarkeit auferlegt. Sie haben am 28. Mai 2018 einen Kostenvorschuss in gleicher Höhe geleistet, so dass die Rechnung ausgeglichen ist.
3. Der beanwalteten Beschwerdegegnerin wird zu Lasten der Beschwerdeführer - unter solidarischer Haftbarkeit - eine Parteientschädigung von Fr. 2'500.-- 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 (5/R)
  - den Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerin (2/R)
  - die Beigeladene (R)
  - den Gemeinderat Wollerau (R)
  - den Regierungsrat
  - das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst
  - das kantonale Amt für Raumentwicklung
  - und das Bundesamt für Umweltschutz (BAFU).

Schwyz, 21. September 2018

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Der Gerichtsschreiber:

### **\*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: 18. Oktober 2018