

# Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



---

III 2022 23

## Entscheid vom 22. Juli 2022

---

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident  
lic.iur. Karl Gasser, Richter  
Irene Thalmann, Richterin  
lic.iur. Prisca Reichlin Brügger, Gerichtsschreiberin

---

Parteien

A. \_\_\_\_\_,  
Beschwerdeführer,  
vertreten durch Rechtsanwalt Dr.iur. B. \_\_\_\_\_

**gegen**

**Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,  
Postfach 1260, 6431 Schwyz,  
Vorinstanz,

---

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Projektgenehmigung Hauptstrasse  
Nr. 387, Weid bis Brücke Hinterthal, Muotathal)

## **Sachverhalt:**

**A.** Der Kanton Schwyz ist Träger der Hauptstrasse Schwyz - Muotathal - Hinterthal. Im Ortsbereich Muotathal ("Weid bis Brücke Hinterthal") plant er die Sanierung der Hauptstrasse über eine Länge von ca. 2 km. Das Strassensanierungsprojekt wurde im Amtsblatt vom 19. Februar 2021 publiziert (S. 457) und öffentlich aufgelegt. Der Gemeinderat Muotathal stimmte dem Sanierungsprojekt mit Beschluss vom 18. März 2021 zu.

Gegen das Projekt erhob u.a. A. \_\_\_\_\_ als Grundeigentümer der an die Hauptstrasse angrenzenden Grundstücke KTN D und E. \_\_\_\_\_ Muotathal am 4. März 2021 Einsprache, wobei er einerseits die vor seinem Grundstück KTN D. \_\_\_\_\_ geplante Bushaltestelle sowie den an das Grundstück KTN E. \_\_\_\_\_ angrenzenden Neubau der X-Brücke. \_\_\_\_\_ beanstandete.

**B.** Am 14. April 2021 führte das Baudepartement vor Ort eine Einspracheverhandlung durch. Im Anschluss daran veranlasste das Baudepartement weitere Sachverhaltsabklärungen zum Hochwasserschutz im Bereich der Liegenschaft KTN E. \_\_\_\_\_ des Beschwerdeführers und zur möglichen Ausgestaltung einer Abgrenzungsmauer zwischen Bushaltestelle und der Liegenschaft KTN D. \_\_\_\_\_. Dazu äusserte sich A. \_\_\_\_\_ mit Schreiben vom 8. Oktober 2021, wobei er sinngemäss den Rückzug seiner Einsprache von verschiedenen Bedingungen abhängig machte.

**C.** Mit Beschluss Nr. 4/2022 vom 11. Januar 2022 (Versand 13.1.2022) hat der Regierungsrat des Kantons Schwyz das Bauprojekt "Weid bis Brücke Hinterthal, Muotathal (Hauptstrasse Nr. 387)" genehmigt und gleichzeitig die Einsprache von A. \_\_\_\_\_ abgewiesen.

**D.** Gegen den Regierungsratsbeschluss lässt A. \_\_\_\_\_ mit Eingabe vom 3. Februar 2022 beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz fristgemäss Beschwerde erheben mit folgenden Anträgen:

1. Die Projektgenehmigung des Regierungsrates Nr. 4/2022 vom 11. Januar 2022 sei vollumfänglich aufzuheben.
2. Auf den geplanten Standort für die Bushaltestelle "hintere Brücke" vor dem Grundstück D. \_\_\_\_\_ Muotathal des Beschwerdeführers sei zu verzichten und von einer Enteignung des Beschwerdeführers sei abzusehen.
3. Auf die geplante Errichtung einer Mauer auf der X-Brücke. \_\_\_\_\_ sei zu verzichten und es sei eine wasserdurchlässige Absturzsicherung zu errichten.
4. Eventuell sei die Sache zur Neubeurteilung an den Regierungsrat zurückzuweisen.
5. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Kantons Schwyz.

**E.** Das Baudepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 23. Februar 2022 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge zu Lasten des Beschwerdeführers.

Mit Replik vom 25. April 2022 wiederholt der Beschwerdeführer die mit der Beschwerde gestellten Anträge.

Das Baudepartement nahm dazu mit Eingabe vom 16. Mai 2022 Stellung, wobei es ebenfalls an seinen Anträgen festhält.

Der Beschwerdeführer liess sich dazu mit Eingabe vom 8. Juni 2022 vernehmen.

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

**1.1** Der Beschwerdeführer beantragt die Durchführung eines Augenscheins. Dabei könne aufgezeigt werden, dass es die Enteignung auf dem Grundstück Nr. 91 Muotathal nicht brauche, da mindestens vier alternative Standorte für die Bushaltestelle zur Verfügung stünden.

Gemäss Auffassung des Baudepartementes kann auf die Durchführung eines Augenscheines verzichtet werden, da der Sachverhalt gestützt auf die Akten festgestellt werden könne.

**1.2** Der Entscheid darüber, ob ein Augenschein angeordnet wird, steht im pflichtgemässen Ermessen der zuständigen Behörde. Eine dahin gehende Pflicht besteht nur, wenn die tatsächlichen Verhältnisse auf andere Weise nicht abgeklärt werden können (vgl. Urteile 1C\_582/2018 vom 23.12.2019 Erw. 2.4; 1C\_313/2015 und 1C\_317/2015 vom 10.8.2016 Erw. 2.2 mit Hinweis).

Die Situation entlang der Hauptstrasse und insbesondere bei der geplanten und der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Bushaltestellen ergibt sich aus den aufgelegten Plänen inklusive dem 'Technischen Bericht'. Zudem ergibt sich die Situation und das Einzugsgebiet der Bushaltestelle auch aus dem Zonenplan der Gemeinde sowie aus den öffentlich zugänglichen elektronischen Karten (gis.sz.ch, google streetview, vgl. Urteil BGer 1C\_593/2020 vom 12.5.2021 Erw. 2.1). Die Distanzen der vorgeschlagenen Alternativstandorte zum geplanten Standort sind planerisch ersichtlich und auch ohne Augenschein einschätzbar und nachvollziehbar. Inwiefern ein Augenschein zusätzliche Erkenntnisse über die zu treffenden Hochwassermassnahmen bei der X-Brücke. \_\_\_\_\_ erbringen sollen, ist nicht ersichtlich. Diesbezüglich ist in erster Linie auf die Fachberichte der involvierten Ämter und der externen Fachleute abzustellen.

**2.1** Die Sanierung der Hauptstrasse Nr. 387 (Weid bis Brücke Hinterthal, Muotathal) umfasst u.a. den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle "Hintere Brücke". Dazu soll die bestehende Haltestelle auf der X-Brücke. \_\_\_\_\_ um ca. 45 m Richtung Hinterthal verschoben werden. Das Projekt sieht eine Verbreiterung des Trottoirs im Bereich des Grundstückes KTN D. \_\_\_\_\_ Muotathal vor, welches im Eigentum des Beschwerdeführers ist. Dafür wird ein Landstreifen ab KTN D. \_\_\_\_\_ entlang der Grundstücksgrenze im Umfang von 15 m<sup>2</sup> benötigt. Umstritten ist zunächst die Inanspruchnahme dieses 15 m<sup>2</sup> grossen Landstreifens für die Verbreiterung des Trottoirs.

**2.2** Der Beschwerdeführer macht geltend, das Projekt könne ohne vorgängigen Landerwerb (freiwillig oder durch Enteignung) nicht bewilligt werden. Das Verfahren über den Enteignungsbeschluss habe zwingend im Rahmen der Projektgenehmigung zu erfolgen. Im angefochtenen Beschluss würden keine Ausführungen zur Enteignung von 15 m<sup>2</sup> vom Beschwerdeführer gemacht. Die Vorinstanz sei aufzufordern, das Verfahren korrekt durchzuführen.

Das Baudepartement wendet vernehmlassend ein, das Projektgenehmigungsverfahren und das Landerwerbsverfahren seien zwei unterschiedliche Verfahren. Im Projektgenehmigungsverfahren gehe es um die Überprüfung der gesetzlichen Vorgaben. Im Landerwerbsverfahren werde in einem zweiten Schritt das benötigte Land beigebracht. Dies ergebe sich aus § 33 des Enteignungsgesetzes (EntG, SRSZ 470.100). Danach könne die Bewilligungsbehörde das Baubewilligungsverfahren mit dem Enteignungsverfahren zusammenlegen, wenn dies aus verfahrensökonomischen Gründen angezeigt sei. E contrario könnten diese Verfahren nacheinander ablaufen. Gemäss § 16 der Strassenverordnung (StraV, SRSZ 442.111) könnten Verträge über dingliche Rechte an Grundstücken erst nach der Projektgenehmigung definitiv abgeschlossen werden.

**2.3** Der Strassenbau umfasst die Neuerstellung einer Strasse (Neubau) und den Ausbau oder andere bauliche Änderungen (bauliche Massnahmen). Letztere bezwecken die Anpassung an ein gesteigertes Verkehrsaufkommen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Trennung der Verkehrsteilnehmer und den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor übermässigen Auswirkungen des Strassenverkehrs (§ 22 Abs. 1 und 3 Strassengesetz, StraG, SRSZ 442.110).

Der Kanton plant Strassen grundsätzlich nach dem Verfahren für den Erlass kantonalen Nutzungspläne (vgl. § 13 Abs. 1 StraG). Allerdings besteht für bauliche Massnahmen an einer bestehenden Strasse ausserhalb der Bauzonen und de fortiori auch für bauliche Massnahmen an einer bestehenden Strasse innerhalb der Bauzonen (vgl. VGE III 2010 4 vom 9.6.2010 Erw. 2.2 und 2.3) eine Aus-

nahme von der Planungspflicht. Gemäss § 14 StraG können bestehende Strassen im Projektgenehmigungsverfahren nach §§ 15 ff. StraG erneuert, teilweise geändert und ausgebaut oder mit baulichen Verkehrsanordnungen ergänzt werden, wenn dies mit den wichtigen Anliegen der Raumplanung vereinbar ist. Vorliegend ist zwischen den Parteien unbestritten, dass die vorgesehene Strassensanierung der Hauptstrasse Muotathal Weid bis Brücke Hinterthal nicht der Planungspflicht unterliegt.

**2.4** Das Projektgenehmigungsverfahren ersetzt das Baubewilligungsverfahren nach PBG und ist das für die Umweltverträglichkeitsprüfung massgebliche Verfahren. Alle für das Bauprojekt erforderlichen Bewilligungen sind in diesem Verfahren einzuholen (§ 15 StraG). Innerhalb der Auflagefrist kann gegen das Bauprojekt schriftlich Einsprache erhoben werden (§ 17 Abs. 1 StraG). Einsprachebegehren, welche die Änderung eines Planes betreffen, der bereits einem Einsprache- und Auflageverfahren unterzogen wurde, sind unzulässig (§ 17 Abs. 2 StraG).

**2.5** Die erforderlichen dinglichen Rechte werden freihändig oder im Enteignungsverfahren erworben (§ 25 StraG). Es gilt das Expropriationsgesetz des Kantons Schwyz (§ 26 StraG). Im Beschwerdeverfahren gegen die Enteignung sind Begehren, welche die Änderung eines Planes bezwecken, der einem Auflage- und Einspracheverfahren unterzogen wurde, unzulässig (§ 32 Abs. 1 EntG). In diesem Falle sind die enteignungsrechtlichen relevanten Rügen, soweit diese die Pläne betreffen, bereits im Bau- und Projektbewilligungsverfahren anzubringen (§ 32 Abs. 2 EntG). Sofern aus verfahrensökonomischen Gründen angezeigt, kann die Baubewilligungsbehörde auf Antrag der Enteignungsbehörde das Bau- oder Projektbewilligungsverfahren mit dem Enteignungsverfahren zusammenlegen (§ 33 Abs. 1 EntG). Die für die Baubewilligung zuständige Behörde befindet diesfalls auch über die Zulässigkeit der Enteignung nach § 30 Abs. 1 EntG (§ 33 Abs. 2 EntG).

Der dargelegten Regelung liegt einerseits die Erkenntnis zu Grunde, dass die Abtretungspflicht die Durchführbarkeit des geplanten Werkes voraussetzt und mithin das administrativ-polizeiliche Genehmigungsverfahren grundsätzlich dem Enteignungsverfahren vorzuzugehen hat (EGV-SZ 1992 Nr. 12). Andererseits können enteignungsrechtliche Rügen den aufgelegten Plan - insbesondere die Situierung, Linienführung und Dimensionierung eines Werkes - beeinflussen, so dass insoweit eine Koordination im Rahmen des administrativ-polizeilichen Genehmigungsverfahrens geboten ist (VGE III 2009 15 vom 23.4.2009 Erw. 4.1; III 2008 1+57 vom 15.4.2008 Erw. 5.1).

**2.6** Nach dem Gesagten war mithin vor dem Projektgenehmigungsverfahren kein Enteignungsverfahren durchzuführen. Vielmehr bildet das Projektgenehmigungsverfahren die Grundlage für ein allfälliges Enteignungsverfahren. Im nachfolgenden Enteignungsverfahren kann die Frage des öffentlichen Interesses und der Verhältnismässigkeit nicht mehr zur Diskussion gestellt werden (VGE III 2015 35 vom 28.5.2015 Erw. 4.3). Der Beschwerdeführer hat denn auch zu Recht gestützt auf § 32 Abs. 1 EntG die Einwendungen gegen die im Projekt vorgesehenen Eigentumsbeschränkungen bereits in diesem Verfahren geltend gemacht. Gestützt auf den Wortlaut von § 33 Abs. 1 EntG ist es allerdings nicht zwingend vorgeschrieben, das Bau- oder Projektbewilligungsverfahren mit dem Enteignungsverfahren zusammenzulegen. Der Baubewilligungsbehörde steht die Kompetenz zu, aus verfahrensökonomischen Gründen ein kombiniertes Verfahren durchzuführen. Es besteht jedoch keine diesbezügliche Pflicht. Wäre ein kombiniertes Verfahren zwingend, würde dies nicht nur dem Wortlaut von § 33 Abs. 1 EntG widersprechen, sondern es wäre auch die Bestimmung von § 32 Abs. 2 EntG, wonach enteignungsrelevante Rügen bereits im Bau- und Projektbewilligungsverfahren anzubringen sind, obsolet. Diese Bestimmung macht nur in Berücksichtigung der Möglichkeit eines mehrstufigen Verfahrens Sinn. Auch die Bestimmung von § 5 der Verordnung zum Enteignungsgesetz (EntV, SRSZ 470.111), wonach im Rahmen des Bau- und Projektbewilligungsverfahrens in den Auflageakten darauf hinzuweisen ist, dass enteignungsrechtlich relevante Rügen, soweit diese die Pläne betreffen, bereits in diesem Verfahren anzubringen sind, macht nur in Bezug auf ein mehrstufiges Verfahren Sinn. Das Baudepartement hält deshalb vernehmlassend zu Recht fest, dass die beiden Verfahren auch nacheinander ablaufen können; einschränkend ist diesbezüglich nach dem Gesagten einzig festzuhalten, dass das Projektgenehmigungsverfahren in diesem Fall dem Enteignungsverfahren vorzugehen hat. Es war im Projektgenehmigungsbeschluss deshalb noch nicht zwingend nötig, auch über eine formelle Enteignung des für die geplante Bushaltestelle erforderlichen Landes des Beschwerdeführers zu befinden. Das Verfahren kann vielmehr mehrstufig erfolgen. Ein kombinierter Entscheid wäre aus verfahrensökonomischer Sicht zwar wohl sinnvoll; wenn sich die Projektgenehmigungsbehörde - allenfalls in der Hoffnung auf eine nach der rechtskräftigen Projektgenehmigung mögliche Einigung mit den betroffenen Personen - für ein mehrstufiges Verfahren entscheidet, ist dies allerdings nicht rechtswidrig. Die Koordination wird im Übrigen durch die Bestimmung von § 32 Abs. 2 EntG, wonach die enteignungsrechtlichen relevanten Rügen bereits im Bau- oder Projektbewilligungsverfahren anzubringen sind, sichergestellt. Der erforderliche Landerwerb wird im Übrigen im Projektgenehmigungsverfahren in separaten Plänen ("Situation Landerwerb") detailliert aufge-

zeigt. Es ist dem Beschwerdeführer denn auch möglich, im Projektgenehmigungsbeschluss detailliert zu den vorgesehenen Eingriffen in sein Grundeigentum Stellung zu nehmen.

Das von der Vorinstanz gewählte Vorgehen erfordert jedoch, dass über eine formelle Enteignung nach Abschluss dieses Verfahrens noch zu entscheiden sein wird, sofern keine Einigung zustande kommt. Der Projektgenehmigungsbeschluss bildet zwar die Grundlage für eine formelle Enteignung, beinhaltet eine solche allerdings noch nicht, was grundsätzlich auch von der Vorinstanz nicht bestritten wird.

**3.** Die mit der Projektgenehmigung verfügte Inanspruchnahme von 15 m<sup>2</sup> Land ab KTN D. \_\_\_\_\_ für die Verbreiterung des Trottoirs stellt einen Eingriff in die durch Art. 26 der Bundesverfassung (BV, SR 101) gewährleistete Eigentums-garantie dar. Ein solcher Eingriff bedarf gemäss Art. 36 BV einer gesetzlichen Grundlage sowie eines öffentlichen Interesses und muss verhältnismässig sein. Zudem ist er gemäss Art. 26 Abs. 2 BV voll zu entschädigen. Die Frage der Entschädigung ist allerdings nicht im vorliegenden Projektgenehmigungsverfahren zu beurteilen, sondern - sofern ein freihändiger Erwerb nicht möglich ist - in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren.

Die Enteignung ist u.a. zulässig für den Bau, Betrieb und Unterhalt sowie künftige Erweiterung von Werken, die im öffentlichen Interesse liegen (§ 4 lit. a EntG). Die gesetzliche Grundlage für die Beanspruchung des erforderlichen Landes für die Verbreiterung des Trottoirs ist mithin klar gegeben, was auch vom Beschwerdeführer nicht bestritten wird. Umstritten ist demgegenüber das öffentliche Interesse für den Eingriff ins Eigentum und dessen Verhältnismässigkeit.

**3.1** Der Regierungsrat führt im Projektgenehmigungsbeschluss aus, dass im ganzen Projektperimeter die Bushaltestellen neu behindertengerecht erstellt würden. Dies führe teilweise zu einer neuen Anordnung und Gestaltung der Bushaltestellen. In Bezug auf die Bushaltestelle "Hintere Brücke", welche sich in Fahrtrichtung Stalden zur Zeit auf der X-Brücke. \_\_\_\_\_ befindet, wird konkretisierend ausgeführt, die bestehende Haltestelle werde um ca. 45 m Richtung Hinterthal verschoben. Die geplante Haltestelle verfüge über eine Kissenlösung. Der Anschlag der Haltekanten sei 22 cm hoch, die Breite des Wartebereiches betrage mindestens 2.10 m und dieser sei durch Rampen erschlossen. Die neue Bushaltestelle müsse gestützt auf das Behindertengleichstellungsgesetz behindertengerecht erstellt werden. Dies bedinge eine Verbreiterung des Trottoirs, damit die Ein-/Ausstiegssituation normkonform erstellt werden könne. Bei einer Gesamtbetrachtung sei der gewählte Standort der Bushaltestelle als geeignet

und notwendig zu betrachten. Eine Realisierung der Haltestelle auf der X-Brücke. \_\_\_\_\_ (bestehender Standort) und die damit verbundene Verbreiterung der Brücke hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Durchflusskapazität im Hochwasserfall. Aus hydraulischen Gründen sei eine Verschiebung nicht verantwortbar, zumal eine bessere Lösung möglich sei. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs seien die Bushaltestellen zudem auf beiden Strassenseiten möglichst kompakt zu halten. Der gewählte Standort könne zudem auch für eine behindertengerechte Haltestelle als geeignet und notwendig bezeichnet werden, da trotz der notwendigen höheren Haltekante keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke zu erwarten seien, insbesondere würden keine Zufahrten verhindert. Für die Erstellung der behindertengerechten Bushaltestelle würden rund 15 m<sup>2</sup> vom Beschwerdeführer benötigt; es handle sich dabei um einen geringfügigen und verhältnismässigen Eingriff in das Grundeigentum, dies auch vor dem Hintergrund, dass die gesamte Gartenfläche rund 200 m<sup>2</sup> betrage.

**3.2** Der Beschwerdeführer bestreitet das Vorliegen eines genügenden öffentlichen Interesses für die vorgesehene Enteignung. Weder sei ersichtlich, weshalb für die Bushaltestelle ein (angrenzendes) Trottoir in der Breite von 2.50 m vorhanden sein müsse, noch sei ersichtlich, dass die Haltestelle zwingend an diesem Ort zu errichten sei. Mehrere Alternativstandorte wären in weniger als 100 m Entfernung vorhanden. Auch genüge eine Kantenhöhe von 16 cm; einige der geplanten Bushaltestellen würden nur über Kantenhöhen von 16 cm verfügen (Bushaltestellen Weid, Post Säge). Gemäss der Verordnung des UVEK über die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342) sei es nicht erforderlich, dass das Trottoir bei der Haltestelle 2.5 m breit sei. Bei engen räumlichen Verhältnisse könne sogar die minimale Breite von 1.4 m unterschritten werden. Die bisherige Bushaltestelle könne problemlos nach Art. 11 VAböV am aktuellen Standort errichtet werden, ohne dass eine Verbreiterung der Brücke notwendig wäre. Müsse Land von Privaten enteignet werden, gehe es nicht an, übersetzte Vorstellungen des Ausbaus zu berücksichtigen. Art. 11 VAböV stelle lediglich die gesetzliche Grundlage für eine Enteignung gemäss den dort vorgesehenen Massen dar. Von kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten für Rollstühle sei im Strassenprojekt nirgends die Rede und an der fraglichen Bushaltestelle bestehe diesbezüglich auch kein Bedarf.

Des Weiteren bestreitet der Beschwerdeführer auch die Verhältnismässigkeit des Eingriffs in sein Grundeigentum. Es fehle die Eignung. Die Verbreiterung des Trottoirs diene nicht der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestelle. Die Bushaltestelle könne auch am bestehenden Ort behindertengerecht ausge-

staltet werden; vielmehr werde die Verbreiterung offensichtlich nur für die Schneeräumung benötigt.

Die Enteignung des Landstreifens sei auch nicht erforderlich. Es würden mehrere Alternativen bestehen. Zu diesen habe die Vorinstanz (abgesehen vom Vorschlag der Beibehaltung des bestehenden Standortes) keine Stellung genommen. Insoweit habe die Vorinstanz auch das rechtliche Gehör verletzt. Des Weiteren macht er geltend, es könne nicht mehr als das gesetzliche Mindestmass für die Bushaltestelle beansprucht werden. Rollstühle mit elektrischen Antriebsgeräten u.ä. würden im Projekt nicht erwähnt und verschiedene Bushaltestellen würden die Anforderungen dafür nicht einhalten.

Der Beschwerdeführer bestreitet auch die Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne) der vorgesehenen Enteignung. Er sei Eigentümer der Grundstücke KTN D und E.\_\_\_\_\_ und verfüge zudem über eine Näherbaurecht zum Grundstück KTN F.\_\_\_\_\_. Das Grundstück KTN E.\_\_\_\_\_ liege teilweise in der Gefahrenzone. Bei einer Neuüberbauung des Grundstückes, welche wohl insbesondere auch KTN D.\_\_\_\_\_ umfassen werde, würde die Bushaltestelle die Bebauung unnötig erschweren. Denn durch die Erhöhung der Trottoirkante werde es ihm nicht mehr möglich sein, die Zufahrt bei einem Neubauprojekt zu verlegen. Durch die Enteignung und den Wegfall der bestehenden Hecke würde seine Familie zudem in der Nutzung des Gartens eingeschränkt, da die Privatsphäre nicht mehr gewährleistet sei. Jedermann könne danach in ihren Garten schauen. Der Verlust von 15 m<sup>2</sup> Grünfläche entwerte den Garten maximal.

**4.** Die öffentlichen Interessen an der Enteignung lassen sich anhand der vom Enteigner verfolgten Zwecke bestimmen. Mit Ausnahme rein fiskalischer Interessen kommen grundsätzlich alle Arten von öffentlichen Interessen in Betracht (Kessler Coendet in: FHB Verwaltungsrecht, Rz 26.98 m.H.). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts fordert das öffentliche Interesse an einem Werk unter anderem auch, dass dieses auf möglichst zweckmässige Weise erstellt wird. Das gilt nicht nur in technischer Hinsicht, sondern es müssen auch die rechtlichen Belange so ausgestaltet sein, dass das Gemeinwesen nicht mit unverhältnismässigen Lasten und Kosten beschwert wird (BGE 99 Ia 473 Erw. 4b m.H.). Der Grundsatz der Notwendigkeit des Eingriffs bedeutet somit nicht, dass nur gerade der Eingriff ins Eigentum zulässig sei, der zur Verwirklichung des öffentlichen Werkes unbedingt notwendig ist, sondern es ist der zur zweckmässigen Realisierung des Werkes erforderliche Eingriff zulässig (BGE 99 Ia 473 Erw. 4b).

Haltestellen für den öffentlichen Verkehr und insbesondere auch Bushaltestellen liegen im öffentlichen Interesse. Die Bereitstellung eines ausreichenden Angebots an öffentlichem Verkehr - und dazu gehören auch die erforderlichen Haltestellen - wird in der Bundesverfassung als öffentliche Aufgabe definiert (vgl. Art. 81a BV). Die Pflicht zur Berücksichtigung der Ansprüche des öffentlichen Verkehrs ergibt sich des Weiteren aus dem Raumplanungsgesetz (Art. 3 Abs. 3 lit. a (RPG; SR 700)). Auch der Kanton Schwyz sieht die Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit einhergehend die Gewährleistung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in allen Gemeinden als öffentliche Aufgabe im Gesetz vor (Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, SRSZ 781.100). Die behindertengerechte Ausgestaltung einer Haltestelle liegt ebenfalls im öffentlichen Interesse. Die behindertengerechte Ausgestaltung von Haltestellen von konzessionierten Unternehmen stellt im Übrigen eine gesetzliche Verpflichtung dar. Gemäss Art. 5 Abs. 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) ergreifen Bund und Kantone Massnahmen, um Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Die Massnahmen sind u.a. in Bezug auf öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und dessen Fahrzeuge zu ergreifen (vgl. Art. 3 lit. b BehiG). Gemäss Art. 15 Abs. 1 lit. a BehiG erlässt der Bundesrat zur Sicherstellung eines behindertengerechten öffentlichen Verkehrssystems für die konzessionierten Unternehmen u.a. Vorschriften über die Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs sowie der Billettausgabe. In Ausübung dieser Kompetenz hat der Bundesrat die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs erlassen (VböV, SR 151.34). Danach gehören zu den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs u.a. die Orte, an denen ein Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs Fahrgäste ein- oder aussteigen lässt (Haltepunkte) (Art. 2 Abs. 3 lit. b VböV). Gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, mithin bis zum 1. Januar 2024 behindertengerecht sein. Mit der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestelle kommt der Kanton mithin einer gesetzlichen Verpflichtung nach. Ob vorliegend die Ausgestaltung der geplanten Bushaltestelle sich auf das für ihre zweckmässige Realisierung Erforderliche beschränkt, ist nachfolgend im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung zu prüfen.

**5.** Nach dem allgemeinen Prüfungsprogramm bei der Verhältnismässigkeit ist zu untersuchen, ob die formelle Enteignung geeignet und erforderlich für das im öffentlichen Interesse liegende Ziel ist und gegenüber dem entgegenstehenden Interesse des Enteigneten überwiegt. Ob und in welchem Umfang das Enteign-

nungsrecht erteilt werden kann, ist in Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen (Zumutbarkeit) zu entscheiden (vgl. Kessler Coendet in: FHB Verwaltungsrecht, Rz 26.99; BGE 143I 147 Erw. 3.1; 140 I 2 Erw. 9.2.2).

**5.1** Die Eignung der Bushaltestelle für den behindertengerechten Zugang zum öffentlichen Verkehr ergibt sich vorab aus den Anforderungen an die konkrete Ausgestaltung einer solchen Haltestelle.

**5.1.1** Die geplante Haltestelle befindet sich im Siedlungsgebiet und eignet sich sowohl für die in der Umgebung liegenden Wohnbauten als auch für die naheliegenden Gewerbebauten zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Haltestelle entspricht dem Ziel einer gleichmässigen Verteilung der Haltepunkte auf der Strecke und einer angemessenen Gehdistanz zwischen den Haltepunkten. Auch besteht eine genügende Konnektivität zu der in Gegenrichtung liegenden Haltestelle. Aus den Akten ergeben sich zudem keine Hinweise dafür, dass Aspekte der Verkehrssicherheit gegen den geplanten Standort sprechen würden; solches wird auch nicht geltend gemacht. Der geplante Standort eignet sich mithin als Bushaltestelle.

**5.1.2** Geplant ist eine Fahrbahnhaltestelle über eine Länge von 18 m. Das Trottoir wird dabei über eine Länge von 12.5 m auf 2.5 m verbreitert. Die Haltekante wird im Bereich der 2. Tür über eine Länge von 5.50 m auf 22 cm erhöht (vgl. Technischer Bericht vom 1.2.2021 S. 28 u. Plan Nr. 3 Situation Landerwerb Teil 3 vom 1.2.2021).

Gemäss Art. 5 Abs. 1 VböV muss der Zugang zu Einrichtungen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs für Hand- und Elektro-Rollstühle sowie für Rollatoren gewährleistet sein. In der Regel soll die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel auch für Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten, für Behinderten-Elektroscooter und für ähnliche Fahrzeuge ermöglicht werden (Art. 5 Abs. 2 VböV). Gemäss Art. 8 VböV erlässt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation u.a. Bestimmungen über die technischen Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen. In Ausübung dieser Kompetenz hat das UVEK die VAböV erlassen. Gemäss Art. 11 Abs. 1 VAböV umfasst die Rollstuhleinfahrtsfläche im Bus- und Trolleybusverkehr den Bereich, den Personen im Rollstuhl benötigen, um in das Fahrzeug einsteigen zu können. Sie grenzt an die Aussenkante von fahrzeuggebundenen oder mobilen Rampen, Überbrückungsblechen oder mobilen Einstiegshilfen. Die Rollstuhleinfahrtsfläche darf keine Hindernisse aufweisen. Sie muss mindestens 200 cm lang und mindestens 140 cm breit sein, wenn die räumlichen Verhältnisse dies zulassen (Art. 11 Abs. 2 VAböV). Müssen Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen An-

triebsgeräten oder Behinderten-Elektroscooter mitgeführt werden können, so muss die Rollstuhleinfahrtsfläche mindestens 200 cm breit sein (Art. 11 Abs. 3 VAböV).

Gemäss den vom Tiefbauamt verfassten "Projektgrundlagen BehiG Bushaltestelle" Version 1.1 vom Juni 2018 erfordern niveaugleiche Einstiege Haltekanten von 22 cm. Bei solchen niveaugleichen Einstiegen ist eine Tiefe von mindestens 140 cm erforderlich. Für Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten erhöht sich die Tiefe auf 200 cm. Die minimale Manövrierfläche wird bei einer Haltekante von 22 cm auf ein Feld von 5.4 m x 2.0 m im Bereich der 2. Tür festgelegt. Es werden zudem Ausnahmen formuliert, z.B. für den Fall, dass die örtlichen Gegebenheiten eine normkonforme Umsetzung nicht zulassen. Bei unverhältnismässigen Eingriffen in privates Eigentum ist der Bedeutung der Bushaltestelle Rechnung zu tragen.

Gemäss der Norm SN 640 075 (herausgegeben vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS) liegt die minimale Perronbreite für einen rollstuhlgerechten Einstieg (bei niveaugleichem Einstieg) bei 2.00 m und die Manövrierfläche entlang der Bushaltestelle sollte eine minimale Länge von 5.40 m aufweisen, damit der Einstieg (bei verschiedenen Fahrzeugtypen) gewährleistet ist.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu, empfiehlt in ihrer Empfehlung Verkehrstechnik, Bushaltestellen (BM.020-2017) für hindernisfreie Bushaltestellen (bzw. behindertengerechte Einstiege) eine Perronbreite von 2.9 m, bei Platzmangel mindestens 2.3 m. In der Empfehlung zur Ausgestaltung hindernisfreier Bushaltestellen des Baudepartementes des Kantons Zürich (Fassung vom 30.4.2018, S. 6 f.) wird eine Mindestbreite (Perron- oder Trottoirbreite) der Manövrierfläche entlang der Haltestelle von 2 m definiert. In Ausnahmefällen könne der Manövrierbereich von 2.0 m auf minimal 1.4 m reduziert werden, wenn die räumlichen Verhältnisse dies erforderten. Es sei dabei aber zu beachten, dass diesbezüglich der Sicherheit und des Unterhalts (z.B. Schneeräumung) Nachteile mit sich bringen könne ([www.zvv.ch/zvv-assets/service/hindernisfreireisen/pdf/empfehlung\\_hindernisfreie\\_bushaltestellen\\_afv\\_zvv\\_2018.pdf](http://www.zvv.ch/zvv-assets/service/hindernisfreireisen/pdf/empfehlung_hindernisfreie_bushaltestellen_afv_zvv_2018.pdf)). Der Verband des öffentlichen Verkehrs empfiehlt in seinem Leitfaden "Barrierefreie Bushaltestellen" vom Mai 2019 bei niveaugleichem Einstieg (Haltekante 22 cm) eine Breite von mindestens 2 m.

Die geplante Ausgestaltung der streitigen Bushaltestelle eignet sich nach dem Gesagten auch für einen behindertengerechten Zugang zum Bus. Die geplante Kantenhöhe von 22 cm erlaubt in der Regel einen niveaugleichen Einstieg (vgl. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, VSS, SN 640 075,

Fussgängerkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen, Normativer Anhang S. 41). Eine tiefere Haltekante von 16 cm, wie vom Beschwerdeführer gefordert, würde dies nicht mehr gewährleisten sondern vielmehr das Hilfsmittel einer Rampe mit entsprechender Hilfestellung des Personals erfordern und zudem eine noch grössere Perronbreite (2.90 m gemäss SN 640 075) erfordern. Die geplante Breite der Manövrieffläche an der Haltestelle übertrifft das vom Tiefbauamt selber festgelegte und in weiteren Richtlinien festgehaltene Minimum um 0.50 m. Es stellt sich damit die Frage nach der Erforderlichkeit der eingeplanten Landfläche auf KTN D. \_\_\_\_\_ bzw. ob auch eine geringere Inanspruchnahme genügen würde. Diese Frage ist allerdings erst zu beurteilen, wenn in einem ersten Schritt die vom Beschwerdeführer aufgeworfene Frage nach Alternativstandorten beantwortet ist.

**5.2.1** Wie bereits erwähnt bestehen nach der Auffassung des Beschwerdeführers diverse Alternativen, welche geeigneter wären für die Anlage einer behindertengerechten Bushaltestelle.

Die Erforderlichkeit einer Massnahme ist zu verneinen, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreicht. Zur Beurteilung der Erforderlichkeit müssen regelmässig die verschiedenen Standorte, die für die Realisierung des Vorhabens ernsthaft in Frage kommen, verglichen werden (vgl. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8.A., Rz 2402; vgl. auch Urteil BGer 1C\_104/2017 vom 25.6.2018 Erw. 5.1). Der Vergleich unterschiedlicher Lösungen ist jedoch nur dann angezeigt, wenn es sich um echte Alternativen handelt, d.h. nur Alternativen, die realistisch und einigermaßen ausgereift sind. Stellt sich bereits aufgrund einer summarischen Beurteilung heraus, dass eine Lösung mit erheblichen Nachteilen belastet ist, so darf sie aus dem weiteren Auswahlverfahren ausgeschieden werden (Urteil BVGer A-2947/2017 vom 20.6.2019 m.H. auf Urteile BGer 1C\_104/2017 vom 25.6.2018 Erw. 5.1 und 1A.141/2006 vom 27.9.2006 Erw. 11.1). Auch Varianten, die keine wesentlichen Vorteile aufweisen, können bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden (Urteil BGer 1C\_183/2017 vom 31.10.2017 Erw. 5.4 m.H.).

**5.2.2** Vorab kann dem Beschwerdeführer nicht gefolgt werden, wenn er dem Baudepartement vorwirft, keine Varianten geprüft und diesbezüglich sein rechtliches Gehör verletzt zu haben. Zu der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Alternative am bisherigen Standort (X-Brücke. \_\_\_\_\_) wird im Projektgenehmigungsbeschluss Stellung genommen. Weiter wird im Projektgenehmigungsbeschluss auch dargelegt, dass die Bushaltestellen auf beiden Strassenseiten möglichst kompakt zu halten seien, woraus sich auch die Begründung für die fehlen-

de Geeignetheit weiter entfernter Standorte ergibt. Des Weiteren legt das Baudepartement vernehmlassend korrekt dar, dass im Rahmen der Einspracheverhandlung die Varianten X-Brücke.\_\_\_\_\_ (bisheriger Standort) sowie die Variante einer Verlegung der Bushaltestelle in Richtung Stalden vor das Areal der L.\_\_\_\_\_ besprochen wurden (vgl. Aktennotiz zur Einspracheverhandlung vom 6.5.2021).

**5.3.1** Als erste Alternative beruft sich der Beschwerdeführer auf die Möglichkeit, die Bushaltestelle am bisherigen Standort zu belassen (Haltestelle auf der X-Brücke.\_\_\_\_\_). Nach Art. 11 Abs. 2 VAböV sei es nicht erforderlich, dass die Brücke für den behindertengerechten Ausbau verbreitert werde. Die Masse für eine behindertengerechte Haltestelle seien gegeben. Das Trottoir sei 150 cm breit und mehr als 200 cm lang. Auch sei er bereit, den kleinen (im Eigentum des Bezirkes Schwyz liegenden) Grünbereich zwischen dem Grundstück KTN G.\_\_\_\_\_ Muotathal und seinem Grundstück KTN E.\_\_\_\_\_ Muotathal, für welchen er ein Nutzungsrecht habe, für den Ausbau der Bushaltestelle gegen Entschädigung für die Bushaltestelle dem Kanton zu überlassen. Es sei zudem nicht ersichtlich, welche negativen Auswirkungen eine Verbreiterung der Brücke auf die Hydraulik des Gewässers haben könnte. Ein grosser baulicher Aufwand könne keine Grundlage für eine Enteignung darstellen.

**5.3.2** Das Baudepartement wendet vernehmlassend ein, aktuell betrage die Breite des Trottoirs auf der X-Brücke.\_\_\_\_\_ 1.5 m. Eine behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle bedürfe einer Trottoirbreite von 2.5 m. Eine normgerechte Lösung sei ohne Verbreiterung der Brücke nicht möglich und wenn schon ein behindertengerechter Ausbau vorzunehmen sei, sei nicht nur eine Minimallösung vorzunehmen. Eine Verbreiterung der Brücke habe jedoch aufgrund des steigenden Gerinngefälles des X-Baches.\_\_\_\_\_ bergseits erhebliche negative Auswirkungen auf die Durchflusskapazität bei Hochwasser, da die lichte Durchflusshöhe der Brücke reduziert würde. Der Hochwasserschutz sei dann nicht mehr gewährleistet.

**5.3.3** Im Rahmen der Strassensanierung wird die X-Brücke.\_\_\_\_\_ neu erstellt. Eine Verbreiterung der Brücke ist nicht geplant. Entsprechend wird das Trottoir im fraglichen Bereich auch nur ca. 1.50 m breit sein. Dies entspricht nicht der Mindestbreite von 2.00 m wie sie in Art. 11 Abs. 3 VAböV für Rollstühle mit elektrischen Antriebsgeräten vorgesehen ist. Solche Rollstühle ermöglichen eine autonome Fortbewegung ausserhalb von Wohnanlagen und es entspricht offenkundig dem Interesse gehbehinderter Menschen, dass Haltestellen des öffentlichen Verkehrs so ausgestaltet sind, dass sie autonom benutzt werden können.

Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die bestehende und geplante Trottoirbreite von 1.50 m als ungenügend für eine behindertengerechte Haltestelle qualifiziert wird. Dass eine Verbreiterung der Brücke wegen negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation keine geeignete Lösung darstellt, ist im Übrigen nachvollziehbar. Die erforderliche Verbreiterung der Brücke hangaufwärts würde die Durchflusskapazität verringern. Im Übrigen befindet sich die Brücke im Gewässerraum. Fliessgewässer dürfen gemäss Art. 38 Abs. 1 des Gewässerschutzgesetzes (GSchG, SR 814.20) nicht überdeckt oder eingedolt werden. Ausnahmen können u.a. bewilligt werden für Verkehrsübergänge (Art. 38 Abs. 2 lit. b GSchG). Gemäss Art. 41c Abs. 1 der Gewässerschutzverordnung (GSchV, SR 814.201) dürfen im Gewässerraum - abgesehen von vorliegend nicht relevanten Ausnahmen - nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Dies gilt auch für Tiefbauten und Erschliessungsanlagen (vgl. Urteil BGer 1C\_282/2020 vom 10.2.2021 Erw. 5.3). Zwar ist die X-Brücke.\_\_\_\_\_ zweifellos standortgebunden und darf daher im Gewässerraum erstellt bzw. erneuert werden, die Bushaltestelle ist allerdings nicht standortgebunden, da alternative Standorte, welche den Gewässerraum weniger stark beanspruchen, vorhanden sind; bauliche Massnahmen, welche einzig für die Anlage der Bushaltestelle erforderlich sind, fallen daher nicht unter den Ausnahmetatbestand von Art. 41c Abs. 1 GSchV. In Analogie zur Standortgebundenheit bei Bauten ausserhalb der Bauzone (Art. 24 RPG) haben unter den Ausnahmetatbestand von Art. 41c GSchV fallende Bauten den Bedürfnisnachweis für einen Bau im Gewässerraum auch in Bezug auf deren Dimensionierung zu rechtfertigen (vgl. Jäger in: FHB Öffentliches Baurecht, Rz 3.122 m.H.). Eine Verbreiterung der Brücke über den Hüribach zwecks Erstellung einer behindertengerechten Bushaltestelle entspricht dieser Vorgabe in der Regel nicht, wenn geeignete Alternativstandorte ausserhalb oder mit einer weniger starken Beanspruchung des Gewässerraums vorhanden sind. Gerade die mit einer Verbreiterung der Brücke einhergehende Problematik der zusätzlichen Einschränkung der Durchflusskapazität und die damit einhergehende Steigerung der Gefahr einer Überflutung zeigt auf, dass eine restriktive Auslegung der Standortgebundenheit im Gewässerraum erforderlich ist, zumal wenn - wie vorliegend - die vorgeschlagene Alternative nicht nur in den Gewässerraum sondern vielmehr vollständig innerhalb der Gerinnesohle des X-Baches.\_\_\_\_\_ zu liegen käme. Dass der im Projekt vorgesehene und umstrittene Standort - ausgehend von den übergangsrechtlich geltenden Gewässerraumvorgaben (beidseitig 20 m bei Fliessgewässern mit einer mehr als 12 m breiten Gerinnesohle; vgl. GSchV Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4.5.2011 Abs. 2 lit. c) - ebenfalls innerhalb des Gewässerraums zu liegen kommt

(allerdings nur teilweise und am Rand) ändert daran nichts, da der vorgesehene Standort den Gewässerraum unstreitig in geringerem Umfang beansprucht.

**5.4.1** Als zweite Alternative verweist der Beschwerdeführer auf das Grundstück KTN H.\_\_\_\_\_. Das Grundstück KTN H.\_\_\_\_\_ liege im Eigentum der Gemeinde Muotathal und werde für keine öffentlichen Aufgaben benötigt. Es liege nur ca. 100 m von der Bushaltestelle in Gegenrichtung entfernt und sei damit genügend "kompakt" zur Bushaltestelle in Gegenrichtung. Eine gerade Anlegekante von 18 m sei gegeben.

**5.4.2** Das Baudepartement wendet vernehmlassend ein, das Grundstück KTN H.\_\_\_\_\_ sei für eine Bushaltestelle nicht geeignet, da es in einer Kurve liege. Eine Bushaltestelle benötige eine gerade Anlegekante von mindestens 18 m. Zudem liege es nicht genügend nahe bei der Bushaltestelle in die Gegenrichtung und sei für die Bewohner aus dem Gebiet M.\_\_\_\_\_ unattraktiv.

**5.4.3** Aus den Planunterlagen ist klar erkennbar, dass das Grundstück KTN H.\_\_\_\_\_ in einer Kurve liegt. Es ist unbestritten, dass eine Fahrbahnhaltestelle eine Gerade Anlegekante über eine Länge von 18 m verfügte (vgl. dazu auch die Normalien Standards des Tiefbauamtes des Kantons Schwyz betr. Situation Fahrbahnhaltestelle, \_\_\_\_\_ einsehbar \_\_\_\_\_ unter [www.sz.ch/public/upload/assets/19230/D05\\_13\\_Sit\\_\\_\\_\\_\\_\\_.pdf?fp=1](http://www.sz.ch/public/upload/assets/19230/D05_13_Sit______.pdf?fp=1)). Die Vorinstanz weist zudem korrekt darauf hin, dass dieser Standort für die Bewohner aus dem Gebiet M.\_\_\_\_\_ weniger gut gelegen ist als die geplante Haltestelle und dass auch eine genügende Konnektivität mit der Haltestelle in die andere Fahrtrichtung fehlen würde.

**5.5.1** Als dritte Alternative schlägt der Beschwerdeführer eine Situierung der Bushaltestelle vor dem Grundstück KTN I.\_\_\_\_\_ (im Eigentum der L.\_\_\_\_\_) vor. Das Grundstück KTN I.\_\_\_\_\_ sei nicht auf die Erschliessung von der Kantonsstrasse her angewiesen. Der Parkplatz könne über KTN F.\_\_\_\_\_ angefahren werden und die bisherige Nutzung des Parkplatzes auf diesem Grundstück würde zudem nicht eingeschränkt. Auch wäre es möglich, anstelle der vorgesehenen Erhöhung des Trottoirs auf 22 cm, eine Erhöhung um nur 16 cm vorzunehmen (wie dies bei der Bushaltestelle bei der Bushaltestelle Gemeindeverwaltung oder der Bushaltestelle Säge geplant sei).

**5.5.2** Wie vorstehend bereits erwähnt (vgl. Erw. 5.2.2) wurde ein Standort im Bereich der L.\_\_\_\_\_ geprüft, jedoch verworfen. Das Baudepartement hält vernehmlassend fest, dass die Zufahrt zur L.\_\_\_\_\_ für grosse Lastwagen und Hubstapler möglich sein müsse und die L.\_\_\_\_\_ aus betrieblichen Gründen

auf eine ebene, erschütterungsfreie Einfahrt auf das Areal angewiesen sei. Die Erstellung einer Bushaltestelle im Bereich der Einfahrt zur L. \_\_\_\_\_ wäre mithin aufgrund der erhöhten Haltekante, welche von Fahrzeugen nicht überfahren werden kann, mit zusätzlichen Schwierigkeiten verbunden. Auch eine Erhöhung der Haltekante auf bloss 16 cm verunmögliche das Überfahren dieser Kante. Die Parkplatznutzung auf dem Areal der L. \_\_\_\_\_ würde daher beeinträchtigt. Da beim Grundstück KTN I. \_\_\_\_\_ der L. \_\_\_\_\_ die Kurve beginne und der Bus dann nicht mehr gerade wegfahren könne, sei der Standort auch aus Sicht der behindertengerechten Ausgestaltung untauglich. Der Bus müsse genügend Raum haben, um beim Haltepunkt unmittelbar an der Haltekante anhalten zu können. Durch die behindertengerechte Anlage einer Bushaltestelle würden dort im Übrigen zwei Parkplätze verloren gehen.

**5.5.3** Wie bereits erwähnt, bedarf die Anlegestelle einer Fahrbahnhaltestelle einer ca. 18 m langen (geraden) Anlegekante. Diese steht der Ein- und Ausfahrt für den Parkplatz der Fabrik sowie die Zufahrt für LKW und Hubstapler wegen der erhöhten Kante dann nicht mehr zur Verfügung. Da beim Grundstück KTN I. \_\_\_\_\_ die Kurve beginnt und eine Fahrbahnhaltestelle nicht in der Kurve angelegt werden kann, müsste die Haltestelle im Einfahrtsbereich für LKW und PW erstellt werden bzw. der Einfahrtsbereich zur L. \_\_\_\_\_ würde erheblich reduziert, wodurch auch die Zufahrt zum Fabrikgelände erschwert, aber wohl nicht vollständig verunmöglicht würde. Allerdings ist nicht auszuschliessen, dass die zu gewährleistende Zufahrt für Lastenzüge ein gewisses Gefährdungspotenzial für ein- oder aussteigende Fahrgäste an diesem Standort in sich bergen würde. Zudem müsste auch bei einer Situierung der Bushaltestelle im Bereich der Grundstücke KTN I und F. \_\_\_\_\_ Land enteignet werden und es würde - wie die Vorinstanz zu Recht festhält - die Parkfläche auf den beiden Grundstücken tangiert. Das Trottoir ist dort entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers nicht genügend breit für eine behindertengerechte Anlage einer Bushaltestelle. Auch diese Lösung führt mithin zu Eingriffen ins Grundeigentum von Privaten und sie kann im Vergleich mit der vorgesehenen Lösung nicht als offenkundig weniger schwere Einschränkung des Privateigentums und damit zwar allenfalls als gleich geeignete aber nicht mildere Massnahme qualifiziert werden. In diesem Zusammenhang darf auch berücksichtigt werden, dass dem Baudepartement bzw. dem Tiefbauamt bei der Planung einer Bushaltestelle und der Festlegung des Standortes als Fachbehörde ein technisches Ermessen zukommt, welches das Gericht respektiert, solange die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend durchgeführt worden sind. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fach-

behörde abweichen (Urteil BGer 1C\_582/2013 vom 25.9.2014 Erw. 4.4; BGE 139 II 185 Erw. 9.3 m.H.).

**5.6.1** Als vierte Alternative schlägt der Beschwerdeführer eine Situierung der Haltestelle unmittelbar nach der Muotabrücke (auf der rechten Seite der Muota) auf der bezirkseigenen Liegenschaft KTN K.\_\_\_\_\_ (Muota) vor. Die Entfernung zur Bushaltestelle auf der Gegenseite würde nur ca. 78 m betragen, weshalb sie genügend kompakt dazu sei. Zudem würde diese Bushaltestelle näher bei einem grossen Teil der Benutzer des Busses liegen als die bestehende Haltestelle (Anwohner aus dem Gebiet M.\_\_\_\_\_). Im Umstand, dass diese Bushaltestelle im Gewässerraum situiert wäre, sieht der Beschwerdeführer kein Problem. Auch andere Bushaltestellen würden im Gewässerraum liegen. Auch bestehe die Fahrbahnhaltestelle lediglich aus einer Kante und einem Schild, weshalb sie in den Gewässerraum gestellt werden könne.

**5.6.2** Das Baudepartement wendet vernehmlassend ein, gestützt auf Art. 41c Abs. 1 GSchV könnten im Gewässerraum nur standortgebundene Anlagen erstellt werden. Dieses Erfordernis wäre nicht erfüllt, da Alternativen vorhanden seien. Dass bestehende Bushaltestellen bestandesgeschützt seien, ändere daran nichts.

**5.6.3** Wie bereits in Erwägung 5.3.3 dargestellt, dürfen gemäss Art. 41c Abs. 1 GSchV im Gewässerraum - abgesehen von vorliegend nicht relevanten Ausnahmen - nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden. Daran ändert der Umstand nichts, dass eine Anlage nur verhältnismässig geringe bauliche Massnahmen erfordert. Standortgebundenheit ist insbesondere auch nicht bereits deshalb gegeben, weil die Erstellung in einer öffentlichen Anlage in der staatseigenen Gewässerparzelle anstelle der Inanspruchnahme der angrenzenden Privatgrundstücke einfacher zu bewerkstelligen wäre (vgl. Kehrl, Bauen im Gewässerraum und Uferstreifen, URP 2015 S. 687 f.). Auch wäre an diesem Standort im Gewässerraum die Konnektivität mit der Bushaltestelle in die Gegenrichtung infolge der Situierung auf der anderen Seite der Muota schlechter als am geplanten Standort. Zudem würde sich die nächste Bushaltestelle (in Richtung Bisstal) bereits in einer Entfernung von 250 m befinden; der nächste vorangehende Standort wäre demgegenüber 500 m entfernt. Die ungleiche Verteilung der Distanzen zwischen diesen Haltestellen spricht ebenfalls klar gegen eine Situierung erst nach der Muotabrücke. Hinzu kommt, dass sich dieser Standort gemäss kommunalem Zonenplan in der Freihaltezone befindet. Dieser Alternativstandort erscheint im Vergleich mit dem geplanten Standort auch in

Berücksichtigung der Betroffenheit des Beschwerdeführers nicht als qualifiziert vorteilhafter.

**5.7** Insgesamt sind die möglichen Alternativen - allenfalls abgesehen vom Standort vor der L. \_\_\_\_\_ - nicht gleich gut geeignet für die Erstellung einer behindertengerechten Fahrbahnhaltestelle. Der Standort vor der L. \_\_\_\_\_ führt wie bereits erwähnt ebenfalls zu Einschränkungen von Privat-eigentum und stellt keine qualifiziert bessere Lösung dar.

**5.8.1** Es stellt sich im Weiteren die Frage, ob auch die Inanspruchnahme einer weniger grossen Fläche das angestrebte Ziel der Errichtung einer behindertengerechten Bushaltestelle erreicht werden könnte. Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, es sei sogar zulässig die minimale Breite von 1.4 m zu unterschreiten. Insbesondere bestreitet er die Erforderlichkeit einer Verbreiterung des Trottoirs für die Haltestelle einzig zum Zwecke der Schneeräumung mit dem vorhandenen Fuhrpark.

**5.8.2** Vorab ist - wie bereits erwähnt - nicht zu beanstanden, dass die geplante Bushaltestelle nicht nur das für einen Zugang für Rollstühle ohne kuppelbare Antriebe u.ä. Hilfsmittel geeignete absolute Minimum umsetzt. Die Haltestellen sollen insbesondere auch einen autonomen Zugang für gehbehinderte Menschen gewährleisten, weshalb die Vorinstanz zu Recht ausführt, dass bei einem Neubau einer Haltestelle die Bedürfnisse von Rollstühlen mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten oder Behinderten-Elektroscooter zu berücksichtigen seien, zumal diese Hilfsmittel für viele gehbehinderte Menschen eine autonome Fortbewegung ausser Haus erst ermöglichen. Andererseits ist nicht zu verkennen, dass die geplante Trottoirbreite von 2.5 m über die in Art. 11 Abs. 4 VAböV geforderte Mindestbreite von 2.0 m hinausgeht.

Das Baudepartement hält diesbezüglich vernehmlassend fest, dass neben der Mindestbreite von 2.0 m 10 cm für das Ausschwenken der Türe einzuberechnen seien. Im Projekt seien alle Haltestellen mit einer Breite von 2.5 m geplant; es werde eine Vereinheitlichung der Haltestellen im Dorf angestrebt. Es gehe nicht an, bloss das gesetzliche Minimum umzusetzen, wenn Land vorhanden sei (keine Felswände oder Abgründe). Dem Beschwerdeführer sei aber angeboten worden, bei der streitigen Bushaltestelle eine Minimalbreite von 2.1 m einzuhalten, nötigenfalls gelte dies weiterhin. Allerdings verweist das Baudepartement in diesem Zusammenhang auf die Schneeräumung des Trottoirs, welche wegen der Höhe des Trottoirs eine bestimmte Breite erfordere um zu verhindern, dass die eingesetzten Fahrzeuge abstürzten oder kippten. Die eingesetzten Fahrzeuge hätten eine Spurbreite von 1.7 m bzw. mit Schneepflug von 2.0 m. Das benötigte

Lichtraumprofil für diese Fahrzeuge liege bei 2.5 m. Eine gewisse Unterschreitung sei nicht optimal, aber in Ausnahmefällen möglich. Andere Fahrzeuge anzuschaffen, wäre unverhältnismässig.

**5.8.3** Die Behindertentauglichkeit einer Bushaltestelle setzt auch voraus, dass sie im Winter vom Schnee geräumt werden kann, ansonsten ein Zugang mit den entsprechenden Hilfsmitteln nicht oder nur sehr schwer möglich ist. Insofern ist nicht zu beanstanden, dass bei der Bemessung der für den Buszugang erforderlichen Trottoirbreite die Bedürfnisse der Schneeräumung mitberücksichtigt werden, zumal in der Gemeinde Muotathal die Witterungsverhältnisse in den Wintermonaten nicht selten eine Schneeräumung erfordern. Wie bereits erwähnt wird denn in den Richtlinien der bfu bei Bushaltestellen eine Perronbreite von 2.9 m und bei Platzmangel von 2.3 m empfohlen. Insofern ist die im Projekt vorgesehene Breite von 2.5 m nicht als übermässig oder nicht erforderlich, sondern vielmehr als sinnvoll zu qualifizieren, auch wenn sie das gesetzliche Minimum überschreitet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich ein Eingriff ins Eigentum zwar auf ein Minimum, jedoch nicht auf das absolut Notwendige beschränken muss und sich auf alles erstrecken darf, was zur angemessenen Realisierung des Werks erforderlich ist (vgl. Urteil BGER 1C\_612/2020 vom 1.4.2021 Erw. 2.5 m.H.; Urteil BVGER 2795/2017 vom 27.11.2017 Erw. 5.1 m.H.; vgl. auch BGE 99 Ia 473 Erw. 4b). Insofern ist die projektierte Breite der Bushaltestelle nicht zu beanstanden. Es bleibt allerdings den Parteien überlassen, im Rahmen des nachfolgenden Enteignungsverfahrens oder im Rahmen eines Einigungsverfahrens eine Reduktion der Trottoirbreite auf 2.1 m bei der Bushaltestelle zu vereinbaren.

**5.9** Zu prüfen bleibt die Zumutbarkeit des Eingriffs. Diesbezüglich darf berücksichtigt werden, dass die geplante Nutzung von 15 m<sup>2</sup> räumlich beschränkt ist und einen schmalen Streifen entlang der Hauptstrasse betrifft. Der Eingriff führt zu einer Verschmälerung des Gartens, allerdings verbleibt - wie die Vorinstanz ausführt - immer noch eine Gartenfläche von ca. 200 m<sup>2</sup>; eine sinnvolle Gartenutzung ist mithin weiterhin möglich. Die geplante Haltestelle verunmöglicht auch die verkehrsmässige Erschliessung der Grundstücke KTN D und E. \_\_\_\_\_ nicht; diese bleibt vielmehr erhalten. Die baulichen Gestaltungsmöglichkeiten des Beschwerdeführers bei einer künftigen Neuüberbauung der Grundstücke KTN D und E. \_\_\_\_\_ werden nur geringfügig eingeschränkt und zwar insofern, als dass die Zufahrt zu seinen Grundstücken im Bereich der erhöhten Haltekante über die Länge der Bushaltestelle nicht mehr möglich sein wird, dies entspricht einer Länge von ca. 12.5 m. Die beiden Grundstücke grenzen insgesamt über eine Länge von 40 m an die Hauptstrasse, weshalb eine genügende Zugänglich-

keit auch bei einer Neuüberbauung (die Zufahrt zu den bestehenden Parkplätzen wird durch die neu geplante Bushaltestelle nicht eingeschränkt) weiterhin bestehen wird. Im Übrigen ist nicht ersichtlich und wird auch nicht dargelegt, inwiefern der Beschwerdeführer auf eine bestimmte Überbauungsweise verzichten müsste, an der er aus subjektiven, über das rein Wirtschaftliche hinaus gehenden Gründen ein besonderes Interesse hätte (vgl. BEZ 2016 Nr. 22 Erw. 6.4.6).

Gerechtfertigt ist grundsätzlich der Hinweis des Beschwerdeführers, dass die Neuerstellung der Haltestelle den Wegfall der jetzt bestehenden Hecke bedinge, welche aktuell die Privatsphäre im Garten zu gewährleisten vermöge. Die vom Tiefbauamt angebotene Erstellung einer Mauer in Höhe von 1.1 m vermag diesen Schutz offenkundig nicht zu gewährleisten. Möchte der Beschwerdeführer als Schutz und Abgrenzung seines Grundstückes von der Hauptstrasse und der Bushaltestelle wiederum eine die Privatsphäre wahrende Hecke (oder Mauer) erstellen, bedarf dies - sofern der Kanton keine Einwilligung zur Unterschreitung des dafür vorgesehenen Grenzabstandes erteilt - die Inanspruchnahme zusätzlicher Landflächen (zu den von Mauern und Hecken einzuhaltenden Grenzabständen vgl. § 57 und 59 Abs. 1 lit. d des Einführungsgesetzes zum ZGB, EGz-ZGB, SRSZ 210.100). Zwar besteht diesbezüglich kein unmittelbarer Eingriff durch den Kanton, da der Beschwerdeführer weiterhin über dieses Land verfügt. Allerdings ist ein daraus entstehender (zusätzlicher) finanzieller Nachteil gegebenenfalls im Rahmen der Festlegung der Entschädigung zu berücksichtigen (§ 17 EntG). Über Entschädigungsansprüche ist allerdings im dafür vorgesehenen separaten Verfahren zu entscheiden (vgl. § 34 EntG).

Zusammenfassend ist mithin auch die Zumutbarkeit des Eingriffs zu bejahen. Anderweitige private Interessen, die höher zu gewichten wären als das öffentliche Interesse an der Realisierung des streitigen Strassenprojektes, bestehen nicht.

**6.1** Der Beschwerdeführer beanstandet des Weiteren die geplante Mauer entlang der X-Brücke.\_\_\_\_\_. Die Vorinstanz sei auf die diesbezüglichen Einwendungen nicht eingegangen und habe dadurch sein rechtliches Gehör verletzt. Das bestehende Brückengeländer ermögliche das Abfliessen des Wassers bei Hochwasser, was sein Grundstück schützen würde. Das bestehende Geländer würde kein Hindernis für das Schwemholz darstellen, da es nachgibt und damit eine Verklausung verhindert werden könne. Die geplante Mauer würde jedoch das überschwemmende Wasser auf sein Grundstück bzw. hinter sein Haus ableiten. Es sei nicht geprüft worden, ob das Projekt nicht mit einem wasserdurchlässigen oder einem im Hochwasserfall kippbaren Geländer realisiert wer-

den könne. Die geplante Mauer würde demgegenüber bei einem Hochwasser eine Verklausung fördern und damit sein Grundstück gefährden.

**6.2** Das Baudepartement verweist vernehmlassend auf die Ausführungen im Projektgenehmigungsbeschluss und führt ergänzend aus, ein abkippbares oder durchlässiges Geländer stelle in der Gesamtbetrachtung keine taugliche Lösung dar, da die Strasse und die umliegenden Gebäude von einer Überschwemmung stärker betroffen wären als heute. Bei einem Geländer (auch einem klappbaren) könne Holz verklausen und zu einer Überschwemmung führen. Die vorgesehene bergseitig abgerundete Brüstung und die seitlichen Leitmauern würden das Wasser und das Schwemmholz unter der Brücke hindurch leiten und die Gefahren für die umliegenden Liegenschaften würden reduziert. Das Grundstück des Beschwerdeführers könne nicht isoliert betrachtet werden. Die schlanke Brückenkonstruktion und die Blockrampe im Bachgefälle führe zu einer Beschleunigung der Strömung im Brückenbereich und damit einer Abnahme der Wasserspiegelhöhe. Die Erhöhung der Ufermauern oberhalb der Brücke schütze die angrenzenden Liegenschaften. Die Situation verbessere sich insgesamt auch für den Beschwerdeführer.

**6.3** Der Regierungsrat hat sich im angefochtenen Beschluss mit den Einwendungen des Beschwerdeführers zur Neugestaltung der Brücke auseinandergesetzt und er hat darauf hingewiesen, dass die Situation nach der Einspracheverhandlung nochmals durch einen externen Spezialisten beurteilt worden sei; die Ergebnisse dieser zusätzlichen Abklärungen werden im angefochtenen Beschluss ausführlich erörtert. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt damit nicht vor. Die Befürchtung des Beschwerdeführers, wonach sich mit der Neuerstellung die Hochwassersituation auf seinem Grundstück verschärfe, wurde im Übrigen auch an der Einspracheverhandlung vom 14. April 2021 thematisiert und es wurde dabei auf die Einwände des Beschwerdeführers eingegangen (vgl. Protokoll vom 6.5.2021).

**6.4.1** Im Technischen Bericht zum Auflageprojekt der Strassensanierung Weid bis Brücke Hinterthal vom 1. Februar 2021 wird in Bezug auf die Hochwassersituation bei der X-Brücke. \_\_\_\_\_ auf die Empfehlungen der N. \_\_\_\_\_ GmbH, Wasserbauingenieure, verwiesen und es werden folgende baulichen Hochwasserschutzmassnahmen erwähnt (S. 33):

- Abgerundete Brückenstirn zur verbesserten Durchleitung von Schwemmholz
- Erstellen einer oberwasserseitigen Uferbrüstung
- Erstellen einer Rampe im Gerinne (...) zur Beschleunigung der Strömung im Brückenquerschnitt

- Erweiterung des Gerinnes zwischen Brücke und Muota durch Abflachen des rechten Ufers

Dadurch betrage das Freibord unter der Brücke ca. 0.80 m bei einem 30-jährlichen Hochwasser (HQ<sub>30</sub>) und 0.40 m bei einem hundertjährigen Hochwasser (HQ<sub>100</sub>).

**6.4.2** Das Amt für Wald und Natur anerkennt im Mitbericht des Umweltdepartementes vom 8. April 2021, dass durch die Anpassungen beim Durchlass Hüribach die Gefahrensituation wesentlich verbessert werde. Das Amt für Gewässer erläutert in Bezug auf die X-Brücke. \_\_\_\_\_ im Mitbericht, dass wasseroberseitig, wie auch entlang der weiterlaufenden Ufer eine rund einen Meter hohe Betonbrüstung erstellt werde. Die Brückenstirne werde abgerundet. Die Gerinnsohle werde zur Beschleunigung der Strömung auf einer Länge von ca. 30 m als Blockrampe mit einem Gefälle von 3% erstellt. Mit diesen (und weiteren erwähnten Massnahmen) werde für ein HQ<sub>30</sub> ein Freibord von 80 cm und für eine H+100 ein Freibord von 40 cm ausgewiesen. Dies sei aus Sicht des AfG zwar ungenügend, begründe sich aber damit, dass eine (weitergehende) Absenkung der Gerinnsohle sowie auch eine Anhebung der Fahrbahnplatte nicht möglich sei.

**6.4.3** Nach Durchführung der Einspracheverhandlung liess das Tiefbauamt die Hochwassersituation im Bereich der X-Brücke. \_\_\_\_\_ nochmals durch die N. \_\_\_\_\_ GmbH, überprüfen. Dem Bericht zum Hochwasserschutz nachweis vom 18. Juni 2021 kann entnommen werden, dass im Ausgangszustand bereits bei häufigen Hochwasser (HQ<sub>30</sub>) ein Risiko für eine Verklausung des Querschnittes und damit ein Risiko für die angrenzenden Liegenschaften bestehe. Das Neubauprojekt führe aufgrund der schlankeren Brückenkonstruktion, der vorgesehenen Blockrampe mit 3% Längsgefälle und der Erhöhung der Ufermauer zu einer Verbesserung der Situation. Die Gerinnekapazität sei dann bis zu einem hundertjährigen Hochwasser ausreichen. Die Gestaltung der neuen Brücke erfülle die Anforderungen des Hochwasserschutzes im Rahmen des technisch möglichen.

In Bezug auf die beschwerdeführerische Liegenschaft KTN E. \_\_\_\_\_ wird im Memo der N. \_\_\_\_\_ GmbH vom 18. Juni 2021 erläutert, dass für häufige Hochwasser (Wiederkehrperiode bis 30 Jahre) nicht mit einer Änderung der Situation zu rechnen sei (bis anhin schon keine Überflutung), in Bezug auf grössere Hochwasser führe das Projekt zu einer Verminderung der Pegelstände; das Risiko für Verklausungen des Brückenquerschnitts nehme deutlich ab. Durch die Projektmassnahmen reduzierten sich die Intensitäten auf ein zulässiges Mass.

**6.5** Vorliegend stellen die geplanten baulichen Massnahmen bezüglich der X-Brücke.\_\_\_\_\_ sowohl nach Ansicht der zuständigen kantonalen Fachbehörden als auch nach Ansicht der beigezogenen externen Fachleute eine relevante Verminderung der Hochwassergefährdung - auch in Bezug auf das beschwerdeführerische Grundstück KTN E.\_\_\_\_\_ - dar. Das Gericht darf in Fachfragen nicht ohne triftige Gründe von Gutachten abweichen (BGE 136 II 214 Erw. 5; Urteil BGer 1C\_179/ 2015 vom 11.5.2016 Erw. 5.2). Des Weiteren kommt auch der Meinung von Fachstellen ein erhöhter Beweiswert zu. Das Gericht darf grundsätzlich darauf abstellen, wenn die Rechtsanwendung technische Probleme oder Fachfragen betrifft, zu deren Beantwortung und Gewichtung die Fachbehörde aufgrund ihres Spezialwissens besser geeignet ist (Urteil BGer 1C\_375/2009 vom 10.5.2010 Erw. 3.2; Plüss in: Kommentar VRG, § 7 Rz 149). Vorliegend entspricht die Gestaltung der Brücke den Empfehlungen des externen Fachbüros, wobei dieses wie bereits erwähnt von einer relevanten Reduktion der Hochwassergefährdung ausgeht. Der Vorschlag des Beschwerdeführers (Kippgeländer o.ä.) wurde vom externen Fachbüro sowie auch von der Fachbehörde nicht in Erwägung gezogen; dass die Verklausungsgefahr bei Anlage eines solchen Geländers erhöht ist, wird vom Baudepartement vernehmlassend nachvollziehbar dargelegt. Insgesamt besteht mithin kein Anlass im Widerspruch zu den Ausführungen der Fachbehörde und des externen Fachbüros die Projektgenehmigung bezüglich der X-Brücke.\_\_\_\_\_ aufzuheben.

**7.** Zusammenfassend ist die Beschwerde abzuweisen. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend gehen die Kosten des Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) zu Lasten des Beschwerdeführers (§ 72 VRP). Anspruch auf eine Parteientschädigung hat er als unterliegende Partei keinen (§ 74 VRP).

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

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten von Fr. 2'500.-- (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Er hat am 9. Februar 2022 einen Kostenvorschuss von Fr. 2'500.-- geleistet, so dass die Rechnung ausgeglichen ist.
3. Es wird keine Parteientschädigung 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 Rechtschrift subsidiäre Verfassungsbeschwerde\* erhoben und die Verletzung von verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 113ff. BGG).
5. Zustellung an:
  - den Rechtsvertreter des Beschwerdeführers (2/R)
  - das Baudepartement (EB; unter Beilage der Eingabe des Beschwerdeführers vom 8.6.2022)
  - und den Regierungsrat.

Schwyz, 22. Juli 2022

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Die 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: 22. August 2022