

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2022 24

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

1. A. _____
2. B. _____
Beschwerdeführer,
vertreten durch Rechtsanwältin lic.iur. C. _____

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.

B. Gegen das Projekt erhoben u.a. A. _____ als Grundeigentümer des an die Hauptstrasse angrenzenden Grundstückes KTN D. _____ und B. _____ als Eigentümer des über eine kurze Strecke an die Hauptstrasse angrenzenden Grundstückes KTN E. _____ am 24. Januar 2021 gemeinsam Einsprache beim Baudepartement des Kantons Schwyz, wobei sie die Situierung der Bushaltestelle M. _____ und die dafür vorgesehene Inanspruchnahme ihres Grund-eigentums (ca. 10 m² ab KTN D. _____ und ca. 4 m² ab KTN E. _____) beanstandeten und eine Verlegung des Standorts beantragten.

C. Am 1. April 2021 führte das Baudepartement vor Ort eine Einspracheverhandlung durch, wozu auch der Grundeigentümer von KTN F. _____ eingeladen wurde. Das Tiefbauamt prüfte in der Folge weitere Standortvarianten, hielt dann aber mit Schreiben vom 18. November 2021 fest, dass man am geplanten Standort festhalten werde.

D. 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 Einsprachen von A. _____ und B. _____ abgewiesen.

E. Gegen den Regierungsratsbeschluss lassen A. _____ und B. _____ mit Eingabe vom 3. Februar 2022 beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz fristgemäss Beschwerde erheben mit folgenden Anträgen:

1. Der Beschluss Nr. 4/2022 des Regierungsrates des Kanton Schwyz vom 11.01.2022, mit welchem die Projektgenehmigung erteilt wurde, sei aufzuheben.
2. Auf die geplante Bushaltestelle Sternen mit der damit einhergehenden Enteignung der Beschwerdeführer sei zu verzichten.
3. Die Sache sei zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Staates.

Das Baudepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 23. Februar 2022 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer.

Mit Replik vom 29. April 2022 halten die Beschwerdeführer an ihren Anträgen fest. Das Baudepartement hält mit Duplik vom 23. Mai 2022 seinerseits an seinen Anträgen fest. Die Beschwerdeführer äussern sich dazu mit Eingabe vom 14. Juni 2022.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Die Sanierung der Hauptstrasse Nr. 387 (Weid bis Brücke Hinterthal, Muotathal) umfasst u.a. den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle M._____. Dieses Projekt sieht eine Verbreiterung des Trottoirs im Bereich der Grundstücke KTN D und E._____ vor. Ab KTN D._____ (im Eigentum des Beschwerdeführers Ziff. 1) wird dafür ein Landstreifen von ca. 10 m² und ab KTN E._____ (im Eigentum des Beschwerdeführers Ziff. 2) ein Landstreifen von ca. 4 m² benötigt.

1.2 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 Ausnahme 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 Strassen-sanierung der Hauptstrasse Muotathal Weid bis Brücke Hinterthal nicht der Planungspflicht unterliegt.

1.3 Das Projektgenehmigungsverfahren ersetzt das Baubewilligungsverfahren nach PBG und ist das für die Umweltverträglichkeitsprüfung massgebliche Ver-

fahren. 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).

1.4 Die erforderlichen dinglichen Rechte werden freihändig oder im Enteignungsverfahren erworben (§ 25 StraG). Es gilt das Expropriationsgesetz des Kantons Schwyz (EntG; SRSZ 470.100; § 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 (§ 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 voranzugehen 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).

1.5 Nach dem Gesagten 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). Die Beschwerdeführer haben denn auch zu Recht gestützt auf § 32 Abs. 1 EntG die Einwendungen gegen die im Projekt vorgesehenen Eigentumsbeschränkungen bereits in diesem Verfahren geltend gemacht.

2.1 Die mit der Projektgenehmigung verfügte Inanspruchnahme von 10 m² Land ab KTN D. _____ und 4 m² ab KTN E. _____ für die Verbreiterung

des Trottoirs stellt einen Eingriff in die durch Art. 26 der Bundesverfassung (BV, SR 101) gewährleistete Eigentumsgarantie 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 zur Erstellung einer behindertengerechten Bushaltestelle ist mithin klar gegeben, was auch von den Beschwerdeführern nicht bestritten wird.

2.2 Zu Recht unbestritten ist auch das öffentliche Interesse an der Inanspruchnahme der insgesamt 14 m² für die Erstellung einer behindertengerechten Bushaltestelle. Haltestellen für den öffentlichen Verkehr und insbesondere auch Bushaltestellen liegen im öffentlichen Interesse. Auch die behindertengerechte Ausgestaltung einer Haltestelle liegt klarerweise 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.

Umstritten ist jedoch die Verhältnismässigkeit des Eingriffs ins Grundeigentum.

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 M. _____ (in Fahrtrichtung Hinterthal) wird im Projektgenehmigungsbeschluss ausgeführt, bei einer Gesamtbeurteilung sei der gewählte Standort als geeignet und notwendig einzustufen, insbesondere in Bezug auf die Anbindung zur Brücke und zum Kloster. Die Bushaltestelle sei jeweils dort anzusiedeln, wo das Einzugsgebiet am grössten und die Wege zur Haltestelle kurz seien. Aus Sicht des Amtes für öffentlichen Verkehr seien die Bushaltestellen zudem auf beiden Strassenseiten möglichst kompakt zu halten. Dadurch sei für die Fahrgäste unzweifelhaft ersichtlich, dass es sich um dieselbe Bushaltestelle handle. Der gewählte Standort dränge sich zudem auch im Hinblick auf einen behindertengerechten Ausbau der Haltestelle auf, da hier trotz der höheren Haltekante keine negativen Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke zu erwarten seien (Verhinderung von Zufahrten). Die geltend gemachte schmale Zufahrt auf das Grundstück KTN E. _____ resultiere wohl noch von früher und habe keine relevante Bedeutung mehr, da rund 40 m talwärts eine asphaltierte Zufahrtsstrasse bestehe. Die Zufahrt auf das Grundstück KTN E. _____ sei jederzeit gewährleistet. Zudem könne die Zufahrt weiterhin genutzt werden, da der erhöhte Teil des Trottoirs nicht direkt vor dieser Zufahrt liege.

In Bezug auf Einschränkungen auf das Grundstück KTN D. _____ führt der Regierungsrat aus, es sei mit Einschränkungen des Sichtfeldes zu rechnen, wenn sich der Bus an der Haltestelle befinde. Es würden allerdings täglich nur ca. 24 Linienbusse vorbeifahren. Längere Wartezeiten habe der Bus an dieser Fahrbahnhaltestelle nicht einzuhalten. Die Einschränkungen seien deshalb vernachlässigbar. Dasselbe gelte in Bezug auf die geltend gemachte Beeinträchtigung der Privatsphäre der Parterrewohnung aufgrund von wartenden Passagieren.

Als Alternativstandorte seien der Parkplatz des ehemaligen M. _____ (KTN I. _____) und die Parzelle KTN J. _____ der Genossame Muotathal geprüft worden. Die Parkplätze beim M. _____ würden vermietet. Bei einer Realisierung der Bushaltestelle in diesem Bereich wären die Auswirkungen grösser, da mehrere Parkplätze nicht mehr benutzt werden könnten. Der Standort bei der Pa-

rzelle KTN J. _____ sei vom Amt für öffentlichen Verkehr zwar nicht als optimal, aber möglich beurteilt worden. Es seien Projektpläne ausgearbeitet worden. Im angestrebten vereinfachten Verfahren hätte jedoch nicht das Einverständnis sämtlicher Anstösser eingeholt werden können, weshalb auf eine weitere Bearbeitung dieser Variante verzichtet worden sei. In Berücksichtigung des geringfügigen und verhältnismässigen Eingriffs ins Grundeigentum sei dieser als verhältnismässig zu qualifizieren.

3.2 Der Beschwerdeführer Ziff. 1 macht geltend, durch die geplante Bushaltestelle (bzw. die dort wartenden Busse) werde das Sichtfeld bei der Ausfahrt aus seiner Garage beeinträchtigt. Zudem werde durch die Bushaltestelle bzw. die dort wartenden Passagiere seine Privatsphäre beeinträchtigt. Die Wartenden würden bei Regen oder starker Hitze unter seinem, sich bei der Haltestelle befindlichen Balkon Schutz suchen. Bei einer Enteignung von 10 m² ab seinem Grundstück kämen bei einem allfälligen Umbau zudem strengere Strassenabstände zur Anwendung. Auch werde das Grundstück danach über eine weniger hohe Ausnützungsziffer verfügen. Des Weiteren gehe ihm durch die Enteignung ein ganzes Parkfeld verlustig. Der schräg, unmittelbar hinter der geplanten Bushaltestelle angesiedelte Parkplatz könne nicht mehr genutzt werden.

Der Beschwerdeführer 2 macht geltend, durch die geplante Bushaltestelle werde die Zufahrt zu seinem (landwirtschaftlich genutzten) Grundstück KTN E. _____ ab der Hauptstrasse verunmöglicht, da das Trottoir vor der Zufahrt behindertengerecht erhöht werde und daher ein Überfahren nicht mehr möglich sei.

Im Weiteren machen beide Beschwerdeführer geltend, es würden geeignetere alternative Standorte zur Verfügung stehen. Zunächst verweisen sie auf den bestehenden Standort beim Grundstück KTN I. _____ (vis à vis M. _____). An diesem Standort könne mit geringerem Eingriff ins private Eigentum eine behindertengerechte Haltestelle errichtet werden. Die von der Haltestelle betroffenen Parkplätze würden nicht mehr benötigt, da das M. _____ seit zwei Jahren geschlossen sei. Die Parkplätze würden nicht mehr genutzt und würden entgegen der Annahme im angefochtenen Beschluss auch nicht vermietet (diesbezüglich verweisen die Beschwerdeführer auf Fotoaufnahmen vom letzten Winter, vgl. Bf-act. 5). Bei diesem Standort bestehe zudem eine optimale Verbindung zum Fussgängerstreifen. Im Rahmen der Einspracheverhandlung habe man ihnen zudem mitgeteilt, dass gemäss dem Tiefbauamt diese Parkfelder einem Neubau auf der anderen Strassenseite (ehemals M. _____) nicht angerechnet werden könnten. Unter diesen Umständen sei die Beibehaltung der Bushaltestelle am bisherigen Standort als Bestvariante zu bezeichnen, da der Busbetrieb dort auch

keine direkten Anwohner störe. Indem das Baudepartement diese Variante nicht vertieft geprüft habe, verletze es seine Pflicht zur genügenden Sachverhaltsabklärung.

Als weitere Alternative verweisen die Beschwerdeführer auf den Standort beim im Eigentum der Genossame Muotathal liegenden Grundstück KTN J. _____. Die Genossame habe sich bereit erklärt, einen Teil ihrer Parzelle für die Bereitstellung einer Bushaltestelle zur Verfügung zu stellen. Zwar habe das Baudepartement für diese Variante Baupläne ausarbeiten lassen, die Variante aber nicht weiterverfolgt, da auch ein Teil des Grundstückes KTN F. _____ hätte in Anspruch genommen werden müssen und die dortigen Eigentümer eine Einwilligung zur Überlassung eines kleinen Landstreifens verweigert hätten. Allerdings lasse sich die Haltestelle vollständig auf dem Land der Genossame erstellen. Es gehe zudem nicht an, wegen dem erwarteten Widerstand eines einzigen Anwohners auf einen geeigneteren Standort zu verzichten und dafür ins Eigentum der Beschwerdeführer einzugreifen. Für die Haltestelle genüge gemäss BehiG eine Anlegekante von 10 m Länge. Entgegen der Zusicherung anlässlich der Einspracheverhandlung seien auch keine Abklärungen beim Amt für öffentlichen Verkehr bezüglich dieses Standortes gemacht worden. Eine schriftliche Stellungnahme des Amtes liege auf jeden Fall nicht vor. Gemäss telefonischer Auskunft des Amtes für öffentlichen Verkehr spiele es denn keine Rolle, wenn sich die parallelen Bushaltestellen nicht exakt auf der gleichen Höhe befänden. Es sei nicht ersichtlich, auf welche Dokumente des Amtes für öffentlichen Verkehr sich der Regierungsrat in seinem Beschluss beziehe. Diesbezüglich liege eine Verletzung des rechtlichen Gehörs vor.

3.3 Das Baudepartement führt vernehmlassend aus, bei einer Gesamtbetrachtung sei die geplante neue Bushaltestelle als am besten geeignet einzustufen, insbesondere in Bezug auf die Anbindung zur Brücke und zum Kloster. Die Bushaltestelle sei dort anzusiedeln, wo das Einzugsgebiet am grössten und die Wege zur Haltestelle am optimalsten seien. Die Bushaltestellen seien zudem auf beiden Strassenseiten möglichst kompakt zu halten. Dies ermögliche eine gute Wahrnehmung und einfache Auffindbarkeit auch für ortsunkundige Personen, eine optimale Eingliederung in das übrige Haltestellennetz (regelmässige Abstände), eine konzentrierte Querung der Fahrbahn durch die Fussgänger, direkte und attraktive Fusswege in die angrenzenden Wohnquartiere sowie eine klare räumliche Zuordnung zum umliegenden Siedlungsgebiet mit entsprechender Haltestellenbenennung. Beim gewählten Standort seien auch trotz der erhöhten Haltekante am wenigsten negative Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke zu erwarten.

In Bezug auf die von den Beschwerdeführern geltend gemachte erste Alternative (vis à vis ehemaliges M. _____) bestätigt das Baudepartement, dass die Parkplätze gemäss Auskunft des Eigentümers vermietet seien und im Rahmen eines Neubauprojekts für die Parkierung benötigt würden. Zwar dürften diese Parkplätze für einen Neubau nicht als Pflichtparkplätze angerechnet werden, sie seien jedoch als zusätzliche, frei vermietbare Parkplätze weiterhin nutzbar. An diesem Standort wäre mithin der Eingriff ins Eigentum des Grundeigentümers KTN I. _____ grösser als bei den Beschwerdeführern, da wegen der behindertenbedingten Erhöhung der Haltekante bis zu fünf Parkplätze entfallen würden, während die höheren Haltekanten bei den Grundstücken der Beschwerdeführer keine negativen Auswirkungen zeitigten und keine Zufahrten verhindert würden. Der Eigentümer KTN I. _____ sei zudem bereits auf seinem Grundstück KTN K. _____ (gegenüberliegende Strassenseite) mit einer Bushaltestelle belastet (wobei er dafür eine Fläche von 37 m² an den Kanton abzutreten hat). Aufgrund dieser offensichtlichen Ausgangslage habe das Baudepartement auf eine weitergehende Planung bezüglich dieses Standortes verzichtet. Der bestehende Fussgängerstreifen würde zudem entfernt.

In Bezug auf die von den Beschwerdeführern geltend gemachte zweite Alternative (KTN J. _____ des Genossame Muotathal) anerkennt das Baudepartement vernehmlassend, dass bei der vom Tiefbauamt erarbeiteten Variante vom Grundeigentümer von KTN F. _____ kein Land beansprucht werden müsse, als Anstösser hätte er für das vereinfachte Verfahren allerdings seine Einwilligung geben müssen, was nicht der Fall gewesen sei. Da dieser Standort vom Tiefbauamt ohnehin nicht als optimal erachtet wurde, habe man diese Variante nicht mehr weiter verfolgt. Zwar sei das Amt für öffentlichen Verkehr mit einer Verschiebung des Standortes zum Grundstück der Genossame einverstanden gewesen - worüber die Beschwerdeführer in Gesprächen informiert worden seien - allerdings sei die Verschiebung auch nach Auffassung des Amtes für öffentlichen Verkehr nicht ideal, da parallele Bushaltestellen möglichst vis à vis voneinander zu situieren seien. Den Beschwerdeführern sei diese Haltung bekannt gewesen und sie hätten sich dazu auch äussern können. Der Nachteil einer Verschiebung der Haltestelle weg von der Parallelhaltestelle habe bei der Verhältnismässigkeitsprüfung berücksichtigt werden müssen.

4. 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 Enteignungsrecht erteilt werden kann, ist in Abwägung der öffentlichen und privaten In-

teressen (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).

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

Geplant ist eine Fahrbahnhaltestelle über eine Länge von 18 m. Die Haltekante wird im Bereich der 2. Tür über eine Länge von 4 m auf 22 cm erhöht; aufgrund der Zufahrt auf den Parkplatz des M._____ sowie der Zufahrt auf KTN D._____ wird auf eine längere hohe Haltekante verzichtet. Die Breite des Warteraums im Bereich der Haltekante 22 cm beträgt 2.50 m (vgl. Technischer Bericht vom 1.2.2021 S. 28).

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 (UVEK) u.a. Bestimmungen über die technischen Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen. In Ausübung dieser Kompetenz hat das UVEK die Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342) 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 Antriebsgeräten 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 örtli-

chen 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 2.0 m und die Manövrierfläche entlang der Bushaltestelle sollte eine minimale Länge von 5.4 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 dies bezüglich der Sicherheit und des Unterhalts (z.B. Schneeräumung) Nachteile mit sich bringen könne (www.zvv.ch/zvv-assets/service/hindernisfreieisen/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 klarerweise für einen behindertengerechten Zugang zum Bus.

4.2.1 Wie bereits erwähnt, bestehen nach der Auffassung der Beschwerdeführer 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.). Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, als Schiedsrichter unter verschiedenen umstrittenen Varianten zu agieren. Das Gericht hat bei Vorliegen mehrerer Varianten vielmehr zu prüfen, ob die getroffene Wahl den technischen und rechtlichen Erfordernissen entspricht und ob - sofern andere Varianten ernsthaft in Frage kommen - diese seriös überprüft wurden.

4.2.2 Bezüglich der von den Beschwerdeführern geltend gemachten ersten Variante (Parkplatz vis à vis M._____) hält der Regierungsrat grundsätzlich korrekt fest, dass die erforderliche Erhöhung der Haltekante über eine Länge von 4 m auf 22 cm (und auf beiden Seiten anschliessend über eine Länge von je 6 m absteigend auf normale Kantenhöhe) die Nutzung mehrerer Parkplätze verunmöglichen würde. Den Beschwerdeführern ist insofern zu folgen, als dass die Parkplätze für das Restaurant nicht mehr benötigt werden und bei einem Neubau die Parkplätze nicht als Pflichtparkplätze (im Sinne von § 58 PBG) angerechnet werden können, sondern die für den Neubau erforderlichen Parkplätze andernorts erstellt werden müssen. Allerdings stehen die Parkplätze auf KTN I._____ unter Bestandesschutz (vgl. § 47 Abs. 1 StraG und § 25 Abs. 1 StraV), weshalb deren Nutzung und Vermietung grundsätzlich weiterhin möglich ist.

Es ist unbestritten, dass die Bushaltestelle auch am Standort des Grundstückes KTN I._____ erstellt werden könnte. Allerdings würde auch diese Lösung zu einem Eingriff ins Grundeigentum von Privaten führen 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. Die Vorinstanz durfte dabei in Erwägung ziehen, dass der Grundeigentümer des Grundstückes KTN I._____ bereits auf der anderen Strassenseite eine Fläche von 37 m² für den Ausbau der Bushaltestelle abzutreten hat. Er ist mithin bereits unmittelbar vor seinem Haus mit einer Bushaltestelle belastet und er hat im Übrigen auch für die vorliegend umstrittene Bushaltestelle eine geringe Landfläche dem Kanton zur Verfügung zu stellen. Unter dem Gesichtspunkt einer angemessenen Verteilung der Lasten

durfte diesem Aspekt Rechnung getragen werden. Es gilt zudem zu beachten, 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 Fachbehörde abweichen (Urteil BGer 1C_582/2013 vom 25.9.2014 Erw. 4.4; BGE 139 II 185 E. 9.3 m.H.).

4.2.3 Bezüglich der zweiten Variante (im Bereich des Grundstücks KTN J._____) wurden Pläne ausgearbeitet, nachdem allerdings absehbar war, dass die entsprechende Baubewilligung nicht im vereinfachten Verfahren eingeholt werden kann, wurde diese Variante wieder fallen gelassen. Bei der Variantenprüfung ist nicht zwangsläufig demjenigen Standort der Vorzug zu geben, bei welchem von den Grundeigentümern und Anwohnern kein Widerstand zu erwarten ist. Das mögliche Einverständnis von betroffenen Grundeigentümern und Anwohnern ist mithin kein Kriterium beim Vergleich verschiedener Standorte. Daraus ergibt sich, dass allein aus dem Umstand, dass die Genossame Muotathal als Eigentümerin des Grundstückes KTN J._____ gemäss Vorbringen der Parteien Bereitschaft erklärt hat, Land für die Bushaltestelle zur Verfügung zu stellen, dieser Standort nicht automatisch als beste Variante zu qualifizieren ist. Andererseits rechtfertigt der Umstand, dass von Anwohnern mit Widerstand zu rechnen ist, nicht automatisch den Ausschluss einer Variante. Die Standortwahl hat vielmehr nach technischen und rechtlichen Erfordernissen zu erfolgen.

Das Baudepartement begründet die Bevorzugung des Standortes bei den Grundstücken der Beschwerdeführer gegenüber dem Standort beim Grundstück der Genossame mit der besseren Vernetzung dieses Standortes mit der Klosterstrasse und der durch diese erschlossenen Quartiere und der Parallelität zur Fahrhaltestelle in Gegenrichtung mit den entsprechenden Vorteilen (gute Wahrnehmung der Haltestelle und einfache Auffindbarkeit auch für ortsunkundige Personen, optimale Eingliederung in das übrige Haltestellennetz mit regelmässigen Abständen, konzentrierte Querung der Fahrbahn durch die Fussgänger, direkte und attraktive Fusswege in die angrenzenden Wohnquartiere sowie eine klare räumliche Zuordnung zum umliegenden Siedlungsgebiet mit entsprechender Haltestellenbenennung, vgl. Erw. 3.3). Es handelt sich dabei um sachliche und nachvollziehbare Gründe, welche zwar nicht die Eignung dieser Variante schlechthin ausschliessen, in Berücksichtigung des untergeordneten Eingriffs ins Grundeigentum der Beschwerdeführer durch die projektierte Variante (vgl. an-

schliessend Erw. 4.3) und des technischen Ermessens der Fachbehörde, welche das Gericht in Berücksichtigung der dargelegten sachlichen Argumente respektiert, kann nicht von einer wesentlich vorteilhafteren Variante gesprochen werden.

4.3 Zu prüfen bleibt die Zumutbarkeit des Eingriffs. Diesbezüglich darf vorab berücksichtigt werden, dass vom Beschwerdeführer Ziff. 1 nur 10 m² und vom Beschwerdeführer Ziff. 2 nur 4 m² für die Erstellung der Bushaltestelle benötigt werden. Der Eingriff ins Privateigentum ist räumlich sehr beschränkt und betrifft einen schmalen Streifen entlang der Hauptstrasse.

4.3.1 Soweit der Beschwerdeführer Ziff. 1 eine Einschränkung des Sichtfeldes bei der Ausfahrt von seinem Grundstück durch haltende Busse moniert, kann nicht von einer relevanten Einschränkung des Eigentums gesprochen werden. Die Haltestelle wird von ca. 30 Bussen pro Tag bedient, wobei längst nicht jeder Kurs bei der Haltestelle Sternen anhalten wird; zudem weist der Regierungsrat zu Recht darauf hin, dass die Busse an dieser Haltestelle keine längeren Wartezeiten einzuhalten haben. Allfällige Sichteinschränkungen für den Beschwerdeführer Ziff. 1 sind marginal.

4.3.2 Soweit der Beschwerdeführer Ziff. 1 eine Beeinträchtigung seiner Privatsphäre durch wartende Passagiere befürchtet, ist mit dem Baudepartement festzuhalten, dass die Bushaltestelle M._____ eine der letzten Haltestellen der Buslinie nach Hinterthal ist und dort deshalb nurmehr wenige Passagiere einsteigen; die weiterführende Linie ins Bisisthal verkehrt als Schulbus mit sehr wenigen Kursen und im Sommer an den Wochenenden. Die Anzahl wartender Passagiere ist mithin sehr begrenzt. Grössere wartende Gruppen sind kaum und sicher nicht regelmässig zu erwarten. Soweit der Beschwerdeführer Ziff. 1 das Gegenteil behauptet, widerspricht er sich im Übrigen selbst. Im Rahmen der Einspracheverhandlung vom 1. April 2021 hat er selber darauf hingewiesen, dass am Tag fast keine Busse halten würden bzw. diese vorwiegend am Morgen und am Abend für die Pendler halten würden. Die Bushaltestelle ist im Übrigen nicht vor den Wohnräumlichkeiten seiner Liegenschaft positioniert. Es steht dem Beschwerdeführer Ziff. 1 zudem frei, den Bereich unter seinen Balkonen für Dritte z.B. mit Pflanztrögen, Absperrketten o.ä. unzugänglich zu gestalten.

4.3.3 Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers Ziff. 1 hat die Situierung der Bushaltestelle auch keine Auswirkungen auf den Strassenabstand. Gemäss § 41 Abs. 2 lit. a StraG bezieht sich der Strassenabstand auf die Strecke vom Fahrbahnrand bis zur Gebäudefassade oder bis zum der Strasse nächstgelegenen Teil der Anlage. Eine Verbreiterung des Trottoirs oder einer auf dem Trottoir ge-

legenen Bushaltestelle führt damit nicht zu einer Änderung des anwendbaren Strassenabstandes.

Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers Ziff. 1 hat die geplante Bushaltestelle bzw. die dafür erforderliche Inanspruchnahme von dessen Grundeigentum auch keine Auswirkungen bezüglich der Ausnützungsziffer. Das Baudepartement weist vernehmlassend korrekt darauf hin, dass das Baureglement der Gemeinde Muotathal in Artikel 85 für die Kernzone keine Ausnützungsziffer definiert.

4.3.4 Soweit der Beschwerdeführer moniert, durch die von der Bushaltestelle beanspruchten Fläche einen Parkplatz zu verlieren, hält das Baudepartement vernehmlassend fest, dass dem Beschwerdeführer Ziff. 1 gemäss kantonalem Gesamtentscheid (Einfahrtsbewilligung) vom 29. April 2016 die Einfahrt in die Kantonsstrasse unter der Auflage bewilligt worden sei, dass die planerisch festgehaltenen Sichtfelder für das eigene Grundstück und die benachbarten Grundstücke freigehalten würden. Dem Beschwerdeführer Ziff. 1 sei es deshalb nicht erlaubt, im Bereich der abzutretenden Fläche Fahrzeuge etc. abzustellen. Die Zufahrt zu den westlich des Hauses gelegenen Parkplätzen bleibe bestehen. Es gehe kein bewilligter Parkplatz verloren. Zudem verfüge der Beschwerdeführer Ziff. 1 über mindestens drei Garagenparkplätze sowie mehrere Parkmöglichkeiten vor den Garagen und der Wohnung im Erdgeschoss sowie über drei Parkplätze auf dem westlich des Wohnhauses anschliessenden Platz und sei (für das Zweifamilienhaus) auf weitere Parkplätze nicht angewiesen. Diesen Erwägungen kann grundsätzlich gefolgt werden.

Mit Gesamtentscheid vom 29. April 2016 hat das Amt für Raumentwicklung dem Beschwerdeführer Ziff. 1 die Einfahrtsbewilligung ab seinem Grundstück in die Hauptstrasse erteilt. Die Einfahrtsbewilligung wurde unter der Auflage der Einhaltung der Sichtfelder erteilt. Das Tiefbaamt stellte dabei der Bauherrschaft den Plan mit den freizuhaltenden Sichtfeldern zu, wobei dieser Plan einen integrierenden Bestandteil der Baubewilligung bildete. Innerhalb der Sichtfelder dürfen keine Fahrzeuge, Rabatten, Bäume, Sträucher oder andere Hindernisse, welche höher als 0.60 m sind, die notwendige Sichtweite behindern. Im fraglichen Plan sind (neben den Garagen) drei vertikal zur Hauptstrasse verlaufende Parkplätze eingezeichnet; ein zur Hauptstrasse diagonaler Parkplatz, welcher in die geplante Bushaltestelle hineinragen würde, ist nicht verzeichnet. Das Baugesuch bezieht sich auf die Erstellung von drei Aussenparkplätzen (sowie zusätzlich einen Garagenplatz). Um einen vierten (Schrägparkplatz vor den drei neuen Aussenparkplätzen) wurde nicht ersucht und entsprechend auch nicht bewilligt (vgl. Vi-act. 10). So wie der streitige Parkplatz auf dem von den Beschwerdeführern eingereichten Plan eingezeichnet ist (Bf-act. 4), entspricht er ohnehin nicht den Mi-

nimalnormen eines Schrägparkfeldes gemäss der VSS Norm 640 291a (Parkieren, Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen: Minimalmasse eines Schrägparkfeldes mit Parkfeldwinkel von ca. 75° hat eine minimale Länge von 5.30 m). Ein den Minimalanforderungen entsprechendes Parkfeld würde in den Sichtwinkel hineinragen.

Im Übrigen ist nicht ersichtlich und wird auch nicht geltend gemacht, dass der Beschwerdeführer Ziff. 1 für sein Haus mit zwei Wohneinheiten auf einen weiteren Parkplatz (neben den bewilligten sechs Parkplätzen) angewiesen wäre.

4.3.5 Der Beschwerdeführer Ziff. 2 wird durch die Anlage der Bushaltestelle höchstens marginal in seinen privaten Interessen betroffen. Die Zufahrt zu KTN E._____ ist weiterhin über die zwischen KTN X und I._____ südlich abzweigende Hauptstrasse (Querstrasse) möglich. Der Regierungsrat führt im angefochtenen Beschluss korrekt aus, dass der bestehenden sehr schmalen Zufahrt ab der Hauptstrasse zu KTN E._____ keine relevante Bedeutung zukomme. Das Baudepartement weist vernehmlassend zudem zu Recht darauf hin, dass die mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug kaum befahrbare direkte Zufahrt ab KTN E._____ verkehrstechnisch untauglich sei; es fehlten die nötigen Radien für das sichere Einlenken. Die Zufahrt ist nur ca. 3 m breit und mit Gras überwachsen, wie das Baudepartement vernehmlassend zu Recht festhält. Zudem ist ein konkreter Nutzen dieser Zufahrt für den Beschwerdeführer Ziff. 2 nicht auszumachen und wird auch nicht dargelegt.

4.3.6 Zusammenfassend ist mithin auch die Zumutbarkeit des Eingriffs zu bejahen. Die Beschwerdeführer werden nur geringfügig in ihren privaten Interessen beeinträchtigt. Insbesondere vermögen sie keine überwiegenden privaten Interessen darzulegen, welche höher zu gewichten wären, als das öffentliche Interesse an der Realisierung des streitigen Strassenprojektes.

5. Soweit die Beschwerdeführer im Übrigen eine Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend machen mit der sinngemässen Begründung, keine Einsicht in den technischen Bericht erhalten zu haben, kann ihnen nicht gefolgt werden. Der technische Bericht vom 1. Februar 2021 der Projektverfasser (IG Muotathal c/o BG Ingenieure und Berater AG) ist Teil der Auflageakten und wurde entsprechend zusammen mit den Plänen öffentlich aufgelegt.

6. Zusammenfassend ist die Beschwerde abzuweisen. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend gehen die Kosten des Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) unter solidarischer Haftung zu Lasten der Be-

schwerdeführer (§ 72 VRP). Anspruch auf eine Parteientschädigung haben sie 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 den Beschwerdeführern auferlegt (unter solidarischer Haftung). Sie haben am 10. 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:
 - die Rechtsvertreterin der Beschwerdeführer (2/R)
 - das Baudepartement (EB; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführer vom 14.6.2022)
 - 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